За рулем

3 • 1977

СОВЕРШЕНСТВУЮТСЯ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ







За годы девятой пятилетки в учебных организациях ДОСААФ подготовлено около 8 миллионов специалистов для народного хозяйства. В том числе 2341 тысяча человек стали шоферами третьего класса или повысили свою квалификацию.

Численный состав Общества за период между съездами вырос на 15 миллионов человек.

Более чем 90 автомобильным и техническим школам ДОСААФ присвоено почетное наименование образцовых.

За истекшие пять лет обучено 1,5 миллиона водителей личных автомобилей, что в три раза больше, чем в предыдущем пятилетии.

За период между съездами Общество подготовило более 12 миллионов спортсменов-разрядников, в том числе около 6400 мастеров спорта СССР и более 300 мастеров спорта международного класса.

Только с 1972 года спортсмены ДОСААФ на разных международных соревнованиях завоевали 1016 золотых, 557 серебряных и 418 бронзовых наград.

За пять лет построено 252 спортсооружения, среди которых автодромы и треки, шоссейно-кольцевые и кроссовые трассы.

ВТОРОЙ ОРДЕН НА ЗНАМЕНИ ДОСААФ

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту орденом Ленина

За большой вклад в развитие оборонно-массовой работы в стране и подготовку трудящихся к защите социалистического Отечества наградить **Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту** орденом **Ленина.**

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
Н. ПОДГОРНЫЙ.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
М. ГЕОРГАДЗЕ.

Москва, Кремль.
21 января 1977 г.



VIII съезд ДОСААФ стал важным этапом в жизни оборонного Общества. На снимке: Большой Кремлевский дворец, 25 января 1977 года. Идет заседание съезда.

Фото В. Князева

Награды спортсменам и тренерам

Накануне 50-летия оборонного Общества за высокие достижения на чемпионатах мира и Европы награждена большая группа спортсменов и тренеров по военно-техническим видам спорта.

Среди удостоенных ордена Трудового Красного Знамени мастер спорта международного класса Г. Моисеев (мотокросс) и заслуженный мастер спорта С. Тарабанько (мотогонки по льду). Ордена «Знак почета» удостоены раллисты мастер спорта международного класса С. Брундза и заслуженный мастер спорта К. Гирдаускас, мотокроссмен мастер спорта международного класса В. Кавинов. Медалью «За трудовое отличие» награждены тренер ленинградского Дворца пионеров имени А. А. Жданова К. Демянский и заслуженный тренер РСФСР Б. Панферов (Москва), воспитавшие сильнейших мотокроссменов.

На VIII Всесоюзном съезде ДОСААФ с речью выступил секретарь ЦК КПСС Я. П. Рябов. Он огласил Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении оборонного Общества орденом Ленина, сердечно поздравил делегатов съезда, всех членов многомиллионного Общества с высокой наградой Родины, прикрепил орден Ленина к знамени ДОСААФ.
Председатель ЦК ДОСААФ СССР маршал авиации А. И. Покрышкин заверил Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Советское правительство, что ДОСААФ будет настойчивее и активнее участвовать в военно-патриотическом воспитании советского народа, в подготовке трудящихся к защите социалистического Отечества.

На снимке: секретарь ЦК КПСС Я. П. Рябов (слева) и члены президиума VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ у знамени оборонного Общества.

Фото С. Косырева



За нашу Советскую Родину!

За рулем

3 ● Март ● 1977

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Орденов Ленина
и Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

VIII съезд ДОСААФ — важный рубеж в жизни оборонного Общества

ИДТИ ВПЕРЕД!

ГОВОРЯТ ДЕЛЕГАТЫ ОДНОЙ ОБЛАСТИ

На состоявшемся в январе этого года VIII съезде Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту шел обстоятельный, деловой разговор о том, как сделать ДОСААФ еще более боевым, повысить идейный уровень военно-патриотической, воспитательной работы, добиться значительного улучшения качества подготовки специалистов для армии и народного хозяйства. Лучшие представители 80-миллионной армии советских патриотов из всех республик, краев и областей обменивались опытом работы. Среди них были и делегаты Ульяновской области. Наш корреспондент встретился с ними и попросил поделиться впечатлениями о работе съезда, рассказать, с чем пришла к нему оборонная организация области, какие планы намечает на ближайшее будущее.



Ю. ИЛЬИН:

«Думать сегодня о завтрашнем дне»

У председателя ульяновского обкома ДОСААФ полковника Юрия Ивановича Ильина хранится небольшая книжечка — билет члена Осоавиахима, выданный в октябре 1937 года. Сорок лет миновало с той поры. Были годы учебы, службы в Ульяновском гвардейском танковом училище, заочная учеба в военном институте иностранных языков, должность димитровградского горвоенкома. Последние десять лет Ильин возглавляет областной комитет ДОСААФ. Многие годы, отданные подготовке армейских кадров, помогают Юрию Ивановичу умело организовать военно-патриотическую, учебную работу среди молодежи. Сам я прошлом неплохой мотогонщик и лыжник, он не только по должности, но и по давним привязанностям отлично знает заботы поклонников военно-технических видов спорта.

Если говорить о том, что было построено у нас за последние годы, куда вложена большая часть средств, то речь пойдет об автошколах. Вот простой перечень того, что сделано: построена ульяновская автошкола, классы для лабораторно-практических работ в димитровградской, новоульяновской и вешкаймской школах общей площадью 600 м², гаражи на 22 автомобиля, автодромы и т. д. Этим мы преследуем одну цель — улучшить качество, эффективность подготовки водителей для армии и народного хозяйства, совершенствовать обучение автолюбителей. Масштабы этой работы достаточно велики: только в прошлом году мы выпустили тысячи шоферов-профессионалов, автолюбителей, тысячи водителей повысили классность.

Мы понимаем, что качество учебного процесса во многом зависит от подготовленности преподавательского состава. Правда, пока не так-то много у нас специалистов с высшим образованием, маловато молодых. Но год от года число их растет, причем мы стараемся доверять молодым самые ответственные участки. Например, автошколу в Ульяновске возглавил А. Балаев, окончивший в свое время наш сельскохозяйственный институт. Почему мы уделяем столько внимания школам? Потому что они — центр профессиональной подготовки и военно-патриотического воспитания. Эти два аспекта нашей работы неразделимы, ведь мы готовим кадры для Советской Армии, и завтрашнего воина надо не только обучить навыкам вождения автомобиля или обращению с радиоаппаратурой, но и обогатить знанием славных боевых и трудовых традиций своего народа. В этом деле большую помощь обком ДОСААФ получает от Ульяновского гвардейского танкового училища, дружбой с которым очень дорожим.

Выбирая из событий последних лет наиболее памятные для нашей областной организации ДОСААФ, в первый ряд сразу ставишь проходившие в 1975 году в Ульяновске финалы VI Спартакиады народов СССР и чемпионаты страны по автомобильному кроссу и высшему пилотажу на реактивных самолетах. О популярности у нас этих соревнований говорит уже то, что автокросс собрал несколько десятков тысяч зрителей. А истоки этой популярности — в большом внимании, которое уделяют в области военно-техническим видам спорта, в том, что выросли у нас отличные спортсмены, хорошие команды, успех которых — лучшая агитация. Те, кто бывал на соревнованиях, наверняка, заметили автокроссменов объединения АвтоУАЗ, команду, которую тренирует большой энтузиаст этого дела Г. Халитов, заместитель председателя областной федерации автоспорта. Среди самых активных ее болельщиков вы встретите генерального директора объединения И. Маслова, который всегда поддерживает автоспортсменов.

За последнее время у нас значительно расширилась «география» спорта, главным образом благодаря сельским коллективам. Так, в прошлом году впервые провело свои соревнования по автокроссу барышское автотранспортное предприятие; в них участвовали гости из Ульяновска, Москвы, Куйбышева. Автомногоборец, воспитанник старокулаткинского спортивно-технического клуба А. Казаков вошел в сборную области, команда сенгилеевского СТК заняла второе место в своей зоне первенства РСФСР по мотоболу. Такой рост мастерства спортсменов из сельских районов объясняется активностью здешних СТК: из 15 наших спортивно-технических клубов 13 работают на селе. То, что выбранный нами курс верен, подтвердил VIII съезд ДОСААФ, где много говорилось о необходимости расширять работу среди сельского населения.

Когда наша делегация вернулась со съезда ДОСААФ, мы поняли, что предстоит многое пересмотреть из того, что сделано, наметили новые планы. Авторитет Общества сейчас очень высок, и его надо подкреплять сегодняшними делами, потому что он рождает и большую ответственность. Чтобы не умалить этот авторитет, необходимо думать о завтрашнем дне — только так можно идти в ногу со временем.



З. ВИХИРЕВА:

«Цель у нас общая»

Самый молодой ульяновский делегат на съезде, секретарь обкома ВЛКСМ Зинаида Алексеевна Вихирева окончила педагогический институт. Была секретарем комитета комсомола вуза. В 1974 году представляла студентов Ульяновска на XVII съезде ВЛКСМ. В конце минувшего года Вихиреву избрали членом президиума обкома ДОСААФ.

Нет более ответственной, более благородной задачи, чем воспитание молодого поколения — преданного коммунистическим идеалам, всесторонне развитого, физически крепкого, готового в любой момент встать на защиту своей Родины. Совместная работа комсомола и ДОСААФ подчинена прежде всего этой цели. Коснусь лишь некоторых форм военно-патриотического воспитания.

Начинается оно с самого юного возраста. Тысячи школьников нашей области участвуют в популярных играх «Зарница» и «Орленок». Каждый год мы с представителями оборонного Общества тщательно продумываем все этапы этих игр, помогаем организовать их в школах, которых у нас больше 800, в районных и областном масштабах.

Семь лет назад в Ульяновске проходил V слет участников Всесоюзного похода по местам революционной, боевой и трудовой славы. Мы навсегда запомнили те волнующие дни. А сейчас новое поколение комсомольцев и молодежи отправляется в пешие, велосипедные,

мотоциклетные и автомобильные маршруты по дорогам, овеянным славой отцов. Трудно перечислить даже малую часть тех мест, где побывали ульяновцы. Ведь только на седьмом этапе Всесоюзного похода, посвященного 30-летию Победы, их было 82 тысячи!

Хорошим подспорьем в нашей работе стало решение ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР о проведении экзамена призывной и допризывной молодежи по военно-технической и физической подготовке, принятое в 1975 году. Конечно, не везде он прошел так, как хотелось, но результаты все же были весомыми. Не случайно в прошлом году было решено продлить этот экзамен в рамках областного чемпионата по многоборью ГТО. Между прочим, 95% курсантов школ ДОСААФ и 96% тех, кто занимается на учебных пунктах, успешно сдали нормы комплекса.

VIII съезд еще раз подчеркнул важность укрепления связи комитетов комсомола и первичных организаций ДОСААФ. Мы уделяем особое внимание этому на предприятиях. Ведь там, где куется рабочая смена, очень важно найти для ребят занятие по душе — в мото- и автосекциях, в стрелковых или радиотехнических кружках, в спортивно-технических клубах. Здесь, как и в школах ДОСААФ, они могут пройти путь от самого скромного спортивного разряда до больших побед, от первых успехов до вершин мастерства. А от того, нашел ли себя молодой человек в интересном деле, есть ли у него стремление к совершенству, во многом зависит и то, каким он станет в будущем.



Ю. ИВАНОВ:

«Обучать и воспитывать!»

Шестнадцатилетним подростком в 1942 году Юрий Иванов ушел добровольцем на флот. Сначала была учеба в школе юнг, потом молодой моряк участвовал во многих боевых операциях на Балтике. Флотский опыт пригодился Юрию Павловичу в мирные дни, когда в начале пятидесятых годов он пришел в ДОСААФ. Работал в филиале ульяновского морского клуба, потом — начальником спасательной станции, а 14 лет назад возглавил димитровградский городской комитет Общества, стал членом президиума обкома ДОСААФ.

По современным масштабам город наш небольшой: 90 тысяч жителей. Но в нем есть несколько крупных предприятий, где созданы сильные первичные организации ДОСААФ. Например, автоагрегатный завод имени 50-летия СССР, научно-исследовательский институт атомных реакторов имени В. И. Ленина (НИИАР), димитровградское строительное управление. В коротком рассказе трудно нарисовать полную картину нашей работы, поэтому я остановлюсь лишь на отдельных ее сторонах.

На VIII съезде ДОСААФ шла речь об улучшении качества подготовки водителей для армии и народного хозяйства. Волнует это и нас. Центром обучения водительских кадров в Димитровграде давно стала наша автошкола, где ежегодно получают «права» около 400 человек. Одни — для того, чтобы стать шофером-профессионалом, другие — чтобы водить свой автомобиль. В распоряжении школы лучший в области автодром, недавно построен еще один современный класс для лабораторно-практических занятий. И все-таки тесно стало в старом здании. Поэтому одна из наших ближайших задач — строительство новой школы. Здесь будут созданы все условия для внедрения новейших методов обучения, военной подготовки, занятий спортом.

С каждым годом в стране растет армия автолюбителей. Димитровград — не исключение. 120 водителей категории «В» в год готовит автошкола, 200 — городской спортивно-технический клуб и первичные организации Общества. Согласитесь, для Димитровграда это немало.

Интересен опыт, накопленный комитетами ДОСААФ предприятий, которые я уже называл. НИИАР, например, знаменит своим клубом автомототуристов, созданным институтской организацией ДОСААФ и обществом автомотолюбителей. Велика роль клуба в военно-патриотическом воспитании молодежи. Его участники отправляются в походы по местам боевой и трудовой славы (в прошлом году пробег по маршруту Димитровград — Москва — Одесса был посвящен 50-летию ДОСААФ). Возглавляет их бессменный командор А. Храмов, ветеран Осоавиахима.

Широко разворачивает работу комитет ДОСААФ строительного управления. Для занятий по автоделу здесь построено новое здание с тренажерным классом, гаражами, учебными помещениями, тиром. Управление, по-моему, должно служить образцом, показывающим, чего можно достигнуть, если активисты ДОСААФ работают в контакте с хозяйственными руководителями и общественными организациями. Очень популярна здесь мотоциклетная секция, которую ведет мастер спорта Г. Котов, вырастивший немало хороших спортсменов.

Кстати, назову еще одну цифру — 280. Столько любителей мотоциклов обучается у нас ежегодно. А где мотоциклисты, там, разумеется, и соревнования. У нас они не прекращаются и зимой. Автомобильные и мотоциклетные кроссы, состязания в мастерстве вождения, мотобол, картинг, первенства по стрельбе и радиоспорту — 25—30 соревнований в год — собирают немало болельщиков.

Сейчас, оценивая то, что дал нам VIII съезд ДОСААФ, я хочу прежде всего сказать о том богатом опыте, которым делились с трибуны съезда наши коллеги. Используя его, легче работать, легче находить новые формы военно-патриотического воспитания, профессиональной и спортивной подготовки молодежи, словом, идти вперед.



Н. ЕНЦОВ:

«Прежде всего — люди»

28 лет Николай Иванович Енцов отдал службе в пограничных войсках. А после демобилизации в 1963 году пришел на ульяновский моторный завод и с тех пор бессменно возглавляет его комитет ДОСААФ. Заводская первичная организация — одна из лучших в области. В почете и ее председатель: Н. И. Енцов член президиума обкома Общества.

Хорошо помню время, когда наша организация только начинала вставать на ноги. Была у нас тогда тесная комнатка да два мотоцикла. О классных спортсменах и говорить не приходилось: выше второго разряда никто не поднимался. Перестройку работы ДОСААФ на заводе мы начали с привлечения активистов, расширения контактов комитета с руководством и общественными организациями цехов, предприятия. А когда подобрался костяк, появились настоящие энтузиасты, тогда пришли и успехи. Сейчас, оглядываясь назад, могу сказать: достигли многого. Выросло число членов Общества — в его рядах более 85% работников завода. В нашем распоряжении учебный класс, гаражи, ряд других помещений, 12 мотоциклов, лодочная станция с павильоном, 34 спортивных судна, а всего имущества на 74 тысячи рублей. Но это, как говорится, количественные изменения. А качественные? О заводских спортсменах ныне знают не только в области, но и во всей стране, и даже за рубежом. За десять последних лет мы подготовили свыше 1300 одних только мотоциклистов. Мотосекция — одна из пяти действующих в нашей организации. Возглавляет ее молодой слесарь Владимир Прокудин. Он из числа тех энтузиастов, без кого работа комитета ДОСААФ просто немыслима. Под стать тренеру и все ребята-мотоциклисты. Если бы вы видели, с каким азартом, даже дерзостью они тренируются и выступают в соревнованиях! Но, увы, эта секция пока не может принять всех желающих — не хватает мотоциклов. Конечно, нам помогают и обком ДОСААФ, и администрация завода. Директор предприятия Г. Д. Куриаков не только болеет за нас на соревнованиях, он оказывает комитету содействие в чем только в силах.

Однако есть проблемы, которые пока мы решить сами не можем. О нехватке мотоциклов я сказал. Второе — нет запасных частей к ним, особенно к кроссовой технике. Стоят из-за этого ИЖи, хотя средства для покупки запчастей у комитета есть. На съезде ДОСААФ много говорилось об улучшении деятельности первичных организаций, об усилении внимания к их нуждам. Обеспечение организаций техникой — одна из таких важных, мне кажется, проблем.

VIII съезд ДОСААФ — важный рубеж в жизни оборонного Общества

НАСТАВНИКИ — С ДИПЛОМОМ ВУЗА

Чем ближе подходишь к этим белым корпусам, тем больше охватывают сомнения: туда ли попал? Нет, все верно: Ташкентская улица, 26. Вывеска на фасаде окончательно ставит все на свои места. Это автошкола ДОСААФ Волгоградского района Москвы. А сомнения были от старых представлений об учебных зданиях ДОСААФ. И вдруг такое...

— Да, помещение у нас отличное, — с этой фразы начинается разговор с начальником школы Борисом Петровичем Ивановым. — Да разве только у нас? Теперь многие автошколы переезжают в новые здания. Чем мы располагаем? Тремя корпусами со столовой, спортивным, актовым залами, классами и лабораториями. Гаражом. И продолжаем строиться. Получили все возможности качественно готовить водителей для армии, народного хозяйства, личного транспорта. VIII съезд ДОСААФ поставил задачу—учить не только тех, кто приходит в классы, но и самих преподавателей.

Чтобы понять смысл этих слов, надо заглянуть в двухлетнюю историю школы. Начинать пришлось почти с нуля. И мо-

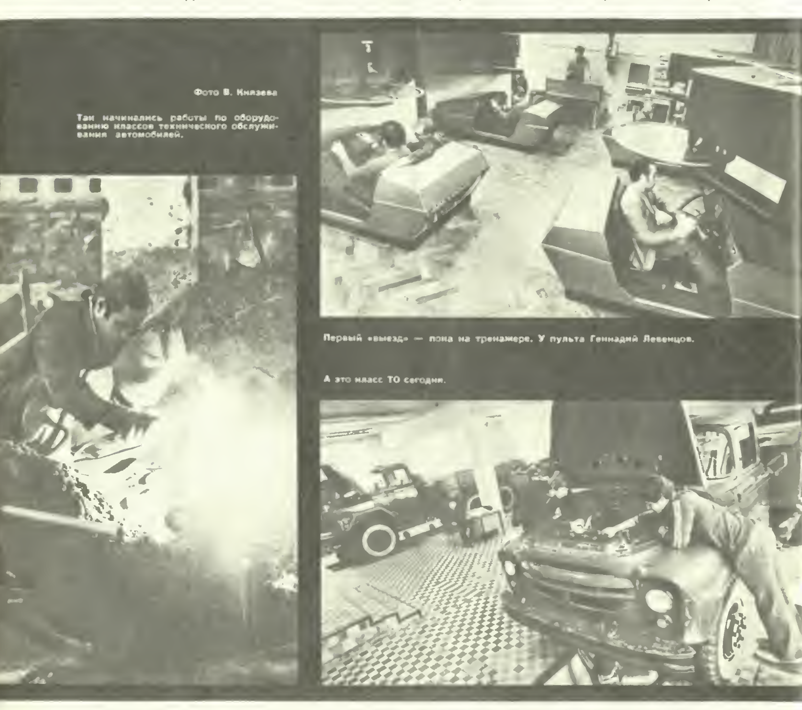


Фото В. Князева

Так начинались работы по оборудованию классов технического обслуживания автомобилей.

Первый «выезд» — пока на тренажере. У пульта Геннадий Левенцов.

А это класс ТО сегодня.

рода школа не только по возрасту. Значительная часть преподавателей — недавние выпускники Московского автодорожного института. Конечно, никто из них не готовился к роли педагога.

— Если бы пару лет назад мне сказали: «Будешь учить курсантов устройству и эксплуатации автомобиля», ни за что бы не поверил, — говорит один из преподавателей, Сергей Бахарев. — А когда пришел сюда, показалось, что легче этой работы не бывает. Действительно, разве трудно объяснить людям то, что сам, вроде бы, отлично знаешь? Ну, я и ринулся... Помню свою первую группу. Рассказываю о сцеплении. Все ведь так просто. Раз рассказал. Чувствую, не понимают. Второй раз объяснил. Третий. Два с половиной часа бился. Злиться начал. Ну, думаю, и группа попалась. И только потом понял, что не они, а я виноват. Слов нужных у меня не было, подхода к ребятам тоже. Теперь, кажется, контакты наладились. А работа у нас интересная. Я ничуть не жалею, что взялся за педагогику. Наверное, потому, что люблю автомобили и есть возможность поделиться этой любовью с другими...

Мы беседовали с еще одним молодым преподавателем Геннадием Левенцовым. Он ведет занятия в классе тренажеров.

— О тренажерах, — говорит он, — уже сказано много добрых слов. Прекрасно, что такая техника пришла в автошколы. «Езда» на них — первый шаг к практике. Но мы хотим, чтобы этот шаг был еще тверже: решили сами снимать учебные фильмы. Я когда-то работал кинооператором, и вот, видите, пригодилось. А «пробой пера» для нас будет кинорассказ о школе. Обучение тогда эффективно, когда урок интересен и ученикам и учителям. Фильмы, да еще из жизни школы, помогут этого добиться.

Молодые преподаватели — будущее автошколы. У них есть знания, энергия, желание работать. Нужен только опыт. Поэтому в школе используют каждую возможность, чтобы помочь молодым: открытые уроки, поездки к коллегам в другие школы, консультации методистов городского совета ДОСААФ. Вот что имел в виду начальник автошколы, когда говорил об учебе педагогов. Важно и то, что рядом с молодежью работают опытные преподаватели.

Мы идем по школьным коридорам с заместителем начальника Александром Сорокиным. Он, между прочим, тоже из молодых. Заходим в один из классов. Его «хозяин» — Петр Лазаревич Залысин, двадцать пять лет отдавший воспитанию шоферской смены.

Почти половину комнаты занимает внушительный ГАЗ—66. Автомобиль поблескивает свежей краской и от действующих собратьев отличается только тем, что хитросплетения его узлов обнажены линиями разрезов. Все это сделано руками курсантов. Ребята сами, по винтику, собрали машину из агрегатов списанных автомобилей.

Есть в этом еще один аспект, может быть, не менее важный. Среди курсантов попадаются и такие, кого относят к категории «трудных». Казалось бы, какое серьезное влияние может оказать на них автошкола, с которой они связаны всего несколько месяцев? Оказывается — может. Надо только заинтересовать ребят настоящим делом. В волгоградской школе это сумели. Одно из таких дел — самостоятельная работа над учебными пособиями, которой многие увлеклись по-настоящему.

— Дело не только в том, что они получают практические навыки, — говорит А. Сорокин. — Эти часы отняты у улицы в худшем ее понимании. А главное в том, что ребята видят: как много можно сделать полезного, как это прекрасно.

Руками преподавателей совместно с курсантами оборудованы классы, составляющие предмет особой гордости школы. Они действительно великолепны — классы технического обслуживания автомобилей, разместившиеся в небольшом двухэтажном корпусе. Возводили его хозспособом, на стройке работали с особенным энтузиазмом. Здесь родилось своеобразное соревнование между группами: кто быстрее, кто лучше.

И результат налицо.

Не каждое автохозяйство может похвастаться такой зоной ТО: светлой, отделанной разноцветным кафелем, с отличными осмотровыми канавами.

Кропотливая, вдумчивая внеклассная работа заставляет ребят серьезнее подходить и к занятиям по всем дисциплинам. Это твердое убеждение педагогов.

В прошедшем году в вестибюле появились объявления, приглашавшие учащихся в секции авто- и мотоспорта, стрельбы (при школе есть и хороший тир). Спорту в последнее время здесь уделяют все больше внимания. Благо есть квалифицированные кадры: многие молодые преподаватели специализировались в МАДИ как раз по автоспорту. Курсанты, не имеющие водительских «прав», будут участвовать в работе секций в качестве механиков. А получат «права» — выйдут на трассы. Это один из эффективных путей повышения водительского мастерства.

— А теперь заглянем в актовый зал, — сказал Александр Сорокин.

Широкие ряды удобных кресел, отличная акустика. Но самый распрекрасный зал ни к чему, если он пустует. В волгоградской — не так. Здесь проходят встречи с интересными людьми, ветеранами войны и труда, просмотры фильмов на патриотические темы. А скоро будут демонстрироваться фильмы собственного производства.

— Мы стремимся использовать все возможности для повышения качества обучения, — объясняет Сорокин. — Хотим, чтобы для учащихся связь со школой, память о ней не кончалась за ее порогом. Многое мы пока ищем, верим, что правильно ищем...

Те, кто видел прошлогоднюю первомайскую передачу с Красной площади, наверное, обратили внимание на колонну спортсменов ДОСААФ. В ней шли курсанты волгоградской автошколы. Это большая честь — представлять оборонное Общество столицы.

— Сегодня, — говорит на прощание Борис Петрович Иванов, — повышение качества всей учебно-воспитательной деятельности — вот главная наша забота. Хотя мы уже готовим довольно много водителей, но находимся пока в стадии становления. И по официальным данным отнюдь не лучшие в Москве. Есть школы, где успеваемость повыше...

Что ж, самокритичность начальника школы — тоже своего рода гарантия будущих успехов.

В. СТАРЧЕВСКИЙ

В честь 60-летия Великого Октября

Почин инициаторов — всем

Вот уже многие годы житомирская образцовая автомобильная школа ДОСААФ — одна из передовых не только на Украине, но и среди учебных организаций оборонного Общества в стране. Наши читатели, вероятно, помнят опубликованный в журнале около пяти лет назад очерк «В Житомир за опытом» (1972, № 6), в котором рассказывалось о сплоченном коллективе школы, формах и методах учебной и военно-патриотической работы, отличающихся целенаправленностью, богатством содержания, эмоциональностью, одним словом, высоким мастерством.

Отрадно сознавать, что успехи не вскружили людям головы. Коллектив не перестает двигаться вперед. В начале этого года вместе с досаафовцами Тульской области, Верхнебуреинского района Хабаровского края, Балтийского судостроительного завода имени С. Орджоникидзе (Ленинград), егорьевского аэроклуба (Московская область) коллектив житомирской образцовой автошколы выступил инициатором социалистического соревнования за достойную встречу 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

ЦК ДОСААФ СССР одобрил этот почин и предложил всем комитетам Общества развернуть соревнование в честь исторической даты, усилить политическую и организаторскую работу, добиваться повышения ее качества и действенности.

Как сегодня обстоят дела у инициаторов соревнования? С этим вопросом редакция обратилась к начальнику житомирской автошколы И. В. МИКУЛЬСКОМУ. Вот что он рассказал.

— Соревнуются у нас все — преподаватели, мастера, курсанты. На видном месте обязательства школы, учебных групп, все наглядно, зримо. После VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ подвели итоги по группам. Успеваемость курсантов всюду повысилась, улучшилась дисциплина, организованность. Не за горами выпускные экзамены. Надеемся, что будущие воины-водители выдержат их на «хорошо» и «отлично», сдадут нормативы ГТО, станут спортсменами-разрядниками. Подготовка к сдаче нормативов идет полным ходом. Укрепляем, совершенствуем материально-техническую базу школы. Только что ввели в эксплуатацию утепленный гараж, реконструируем автодром, площадку для ежедневного обслуживания автомобилей, к началу лета вступит в строй спортивный городок. Словом, обязательства выполняются.

Председатель тульского обкома ДОСААФ Герой Советского Союза Л. П. ТИХМЯНОВ сообщил редакции:

— Инициатива, почин ко многому обязывают. Руководящим документом во всей нашей деятельности по выполнению обязательств в честь 60-летия Великого Октября является постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, за успешное выполнение заданий десятой пятилетки». Девиз «Эффективность и качество», провозглашенный партией на десятую пятилетку, стал путеводной вехой для организаций ДОСААФ области. Его взяли на вооружение прежде всего наши учебные организации. Они включились во Всесоюзный конкурс в честь 60-летия Октября и полувекового юбилея оборонного Общества, добиваются высокого качества подготовки специалистов для армии и флота. Коллектив ефремовской автошколы, например, соревнуется за присвоение школе звания образцовой. Предварительные итоги показывают, что слово у людей с делом не расходится.

ЦК ДОСААФ СССР, одобрив почин инициаторов соревнования, предложил также комитетам Общества систематически проверять выполнение взятых обязательств, добиваться широкого распространения передового опыта, внедрять его в работу всех организаций ДОСААФ.



Вот и пришло счастливое мирное время, которого так долго ждали, за которое сражались с первых до последних дней войны Маша и Сергей Одинцовы. Первое послевоенное фото.

Здравствуй, Маша Одинцова!

В мартовском номере нашего журнала за 1976 год была опубликована заметка фронтового кинооператора, ныне дважды лауреата Государственной премии СССР Т. Бунимовича, в которой рассказывалось о военной связистке-мотоциклистке Маше Одинцовой. Автор сожалел, что ему не удалось проследить дальнейший жизненный путь своей героини. И даже вынес в заголовок слова «Где ты, Маша Одинцова?».

Казавшееся маловозможным осуществилось. В редакцию пришло одно письмо, другое, третье, четвертое. Мы узнали адрес Марии Егоровны, списались с ней. Потом в гостях у Одинцовых побывал наш корреспондент. Так появился этот очерк.

После непрерывных московских дождей сухой теплый ночной воздух в алмаатинском аэропорту показался необыкновенно ароматным. Только чуть позже, уже выйдя на просторную площадь, я понял, что виной тому — белая акация, тонкий запах которой витал в воздухе, создавал настроение покоя. И когда я уже ехал по темному, утонувшему в зелени городу, все не покидало ощущение, что попал я в благодатный край, где ждут добрые встречи...

Утром город оказался еще лучше, чем виделся ночью. А тихая узенькая Саркандская улица, которую отыскал не без труда, и вовсе очаровала высоченными пирамидальными тополями, пересвистом скворцов, нежным воркованием горлинок...

Письмо первое

«Уважаемая редакция журнала «За рулем»!

Прошу сообщить тов. Бунимовичу, что Маша Одинцова живет в гор. Алма-Ате-2, ул. Саркандская, вместе со своим мужем Одинцовым Сергеем Ефимовичем. Осенью 1975 года в Новосибирске была организована встреча ветеранов автомотоспорта, участников первого сибирского зимнего мотопробега имени 18-й партконференции, на встрече присутствовал мастер спорта Одинцов Сергей Ефимович... Он рассказал, что во время войны был на фронте вместе со своей женой Марией Егоровной... А. Гречишников».

...Сергей Ефимович читает письмо раз, другой. Улыбается.

— Все верно. Встречались мы в нашем родном Новосибирске. Вспоминали былое, довоенные годы. И ведь что удивительно — все помнится! В 1931 году пришел я совсем еще пацаном в автобазу управления связи. Там первый раз, можно сказать, по-настоящему мотоцикл увидел. Кружок у нас был осоавиахимовский — в нем и начинал. Сначала стал шофером. Потом — мотоциклистом. В тридцать шестом ушел в армию, отслужил, вернулся — и опять на базу. В то время и пришла к нам — тоже шофером после осоавиахимовских курсов — молоденькая Маша Комарнова. Познакомились. Полюбили друг друга. Поженились. Все сперва было как у всех. А потом... Маша, может ты сама расскажешь, как училась ездить? — обращается Сергей Ефимович к жене.

— Ой, да чего тут рассказывать! — машет рукой Мария Егоровна и смеется. Улыбка у нее озорная, белозубая, сразу роднящая ее с той Машей, что улыбается на желтых фотографиях в альбоме, который я рассматриваю.

— Чего тут рассказывать! — и она поворачивается ко мне. — У людей воскресенье, отдых, а у него то тренировки, то соревнования, то опять тренировки. Я терпела, терпела, пока не надоело. А потом говорю Сергею: «Как хочешь, а больше дома сидеть не буду. Учи ездить». Он и начал учить. Посадил за руль, сел сзади и говорит: «Поехали, дуй до горы, дорога лугом» — такая у него поговорка. А сам-то забыл, что демпфер затянул. Ну и, конечно, сразу в канаву: руль-то не повернешь! «А, — говорю, — ты от меня, видно, избавиться хотел! Так нет же, у сибирячек характер не такой! Вот научусь же ездить...» И научилась! После этого семья у нас вовсе стала ненормальной. Люди в парке вечером гуляют, о цветах говорят, а мы обсуждаем, как лучше броды проходить, как по грязи ездить. Мотоцикл дали мне развалящий. Целей днем с огнем не найдешь. Так Сережа придумал — сделал ременный привод. Ничего, ездила! Кроссы тогда были — брод на броде, болото, песок, — чем тяжелее, тем лучше. А то еще в противогазах ездили, «зараженные» зоны преодолевали. Как раз такие соревнования и нужны были. Как же иначе к защите страны готовиться? На войне не то может встретиться! Секция у нас была — хорошая, дружная. Всеми делами заправлял Гритчин Александр Васильевич, заядлый мотоциклист, шофер. Должность он занимал высокую — был председателем ЦК профсоюза шоферов Востока. А директором базы был тогда Алексеев Иван Никитич.

— Замечательный человек, — вставляет Сергей Ефимович. — Всех, кого только мог, посылал учиться. И всячески помогал нашей осоавиахимовской ячейке. Благодаря ему мы не пропускали ни одного соревнования...

Письмо второе

«Дорогие товарищи! Прочитав в вашем журнале заметку Т. Бунимовича «Где ты, Маша Одинцова?», узнал, что написали вы о девушке, с которой мы вместе служили с начала войны в 59-м отдельном полку связи. Мы с ней земляки, из Новосибирска. Послевоенная ее судьба мне неизвестна. Если вы что-либо узнаете о ней, сообщите, пожалуйста, мне, а также юным следопытам-пионерам 73-й средней школы г. Львова, которые много сделали для воссоздания истории нашего полка. Даже организовали две встречи фронтовиков. С товарищеским приветом, майор в отставке Истоцкий А. П. г. Бельцы».

Мария Егоровна откладывает письмо, грустно вздыхает.

— Мало нас, видно, осталось, однополчан. Сейчас бы встретила кого — может и не узнала. Тогда мы были другие... А, Сережа? Другие? — она поворачивается к мужу.

Сергей Ефимович вскидывает голову:

— Да ты что! Какие были, такие и остались! — и оба смеются.

— Может, ты и прав, остались такими же, — соглашается Мария Егоровна. — Помнишь, в воскресенье 22 июня поехали в парк кататься на мотоциклах. Там и узнали, что началась война.

Мария Егоровна задумывается. Потом неторопливо рассказывает:

— Уже на следующий день, 23-го ушел на фронт Сергей. Я поплакала, как любая жена. А потом пошла в военкомат: «Хочу в армию! Умею водить мотоцикл, автомобиль, стреляю не хуже любого парня — там мое место!» Сначала слушать не хотели. Но у меня упрямства — на десятерых. Через месяц уступили. Надела я солдатскую форму. Попала как раз в 59-й отдельный полк связи, о котором в письме говорится. Мотоцикл мне достался ИЖ—8. Выяснилось, что я в полку чуть ли не самый «крупный специалист» по мотоделу. Очень пригодилась осоавиахимовская подготовка, стала сама учить других. Память-то штука странная: иное забывается, а тут вот даже фамилии ребят запомнила, которых учила ездить, — Рогалев, Кочетов, Тоскин, Салецкий... Боевые дела? Да какие они у связистов! Дадут пакет — и, как говорит Сережа, — «дуй до горы, дорога лугом!» Иной раз толком-то и не знаешь, где свои, где фашисты. А то попадешь в перестрелку — пули жужжат, а тебе надо ехать. Ну и летишь. Тут уж спортивная подготовка, опыт участия в мотокроссах не просто помогали, а, можно сказать, спасали жизнь. Но об этом как-то не думалось. И всегда верили — победа будет! Мы, связисты, понимали, что делаем не самое трудное дело. Вот солдаты на передовой — тем тяжело... И потому, когда меня наградили медалью «За боевые заслуги», сперва растерялась. Ничего ведь особенного не сделала. Потом получила еще одну медаль — «За отвагу». Но к тому времени я уже пересела за руль автомобиля. У командира полка ранило шофера, мне приказали его заменить. Это уже за Харьковом было, в сорок третьем. Потом Правобережная Украина, Прикарпатье, Чехословакия, Австрия... Оттуда меня и забрал Сережа.

— Как забрал? — не понял я.

Мария Егоровна взглянула на мужа, рассмеялась. И он, встретив этот взгляд, засмеялся. Видно, эта страница жизни была им обоим как-то особенно памятна.

— Фронтовые дороги у нас с Машей дважды пересекались, — перехватил инициативу Сергей Ефимович. — Первый раз она в сорок втором пригнала в Москву мотоцикл на ремонт — мы как раз там стояли после боя. Увиделись накоротке, конечно. Потом в Карпатах. Однажды товарищ прибегает: «Сергей, ты Машу видел? Их машины вон в тот лесок пошли!» Опять повстречались. На войне такое — необыкновенное счастье! Ну, а потом я написал официально, как положено, рапорт — попросил перевести Машу в нашу часть. Я тогда был старшим лейтенантом, помпотехом 222-й отдельной автороты подвоза. Когда наша часть находилась в Польше, Маша была в Вене. Разрешение на перевод пришло. Я тогда за сутки обернулся: на мотоцикле с коляской из Польши в Австрию, забрал жену и вернулся. Гонка была как в детективе. Спортивный опыт и тут помог...

Письмо третье

«Уважаемые товарищи! Статья «Где ты, Маша Одинцова?», напечатанная в журнале, нас глубоко взволновала. Ведь мы хорошо знаем Марию Егоровну (так мы ее теперь называем)... В 1946 году она вместе с мужем, Сергеем Ефимовичем, с которым прошла войну, приехала в Алма-Ату и с тех пор живет здесь. С 1963 года работала на авторемонтном заводе «Аремз» начальником планового отдела. И мы, работавшие под руководством Марии Егоровны, знаем ее как человека исключительно скромного, трудолюбивого, чуткого и отзывчивого. На работе Мария Егоровна пользовалась авторитетом. Достаточно сказать, что коммунисты почти два десятилетия подряд избирали ее секретарем парторганизации. Как нам известно, супруги в послевоенные годы продолжали заниматься любимым видом спорта. Мария Егоровна была чемпионкой Казахстана. Оба они — и Мария Егоровна и Сергей Ефимович — имеют звание мастера спорта. С уважением Ляшенко Т. С., Ильченко Т. С., Подмогильная И. А., Толстова В. С.».

— Ну что они понаписали, кто их за язык тянул! Прямо икону сделали. Ну подождите, я до вас доберусь!..

Мария Егоровна сердито говорила еще что-то в этом роде. И все-таки было заметно — ей это приятно. Пишут хорошее — значит, видели это хорошее в ней

— Ну, чего тут рассказывать... Как в Алма-Ату попали? Неожиданно. После демобилизации вернулись в Новосибирск. Пожили недели две. А родственники из Алма-Аты зовут: «Приезжайте, погостите!» Поехали. Город встретил теплом. Люди хорошие, добрые. Очень нам тут понравилось. Решили остаться. Думали, ненадолго. Оказалось — навсегда. Сережа начал работать в авторемонтной мастерской, инженером. Я — там же, нормировщиком, позже экономистом. Тут мы опять занялись по-настоящему спортом. Откуда только силы брались, как время выкраивали! День — на работе, потом — тренировки. Ночью строили из шлак вот этот дом. Еще нянчили сынишку. Держались на энтузиазме. Создали по тем временам приличную мотосекцию. Моей заслуги тут нет. Это все Сережа. Кроме работников нашей мастерской занимались в секции ребята с других предприятий. Брали только тех, кто хорошо работал. Постепенно коллектив сложился. Стали завоевывать призовые места на первенстве города, республиканских гонках. А когда в 1951 году комплектовали сборную Казахстана для участия во всесоюзных мотоциклетных соревнованиях, то среди 11 членов сборной семь были из нашей секции! В том числе и мы с Сережей. Наша команда тогда выступила очень удачно, заняла первое место. А я выполнила норму мастера спорта.

(Потом я уточнил: Мария Егоровна не просто выполнила норму, она стала первым в Казахстане мастером спорта по мотокроссу. Это звание было ей присвоено 19 января 1952 года, значок № 4311.)

— Как же так, Мария Егоровна, — заинтересовался я, — Сергей Ефимович учил, воспитывал других. А вы взяли да «обошли» его в звании?

— Так ведь он своей подготовкой занимался меньше, чем командой. И получилось, что не только я, но и ученики его — П. Кислый, А. Золотарев, А. Белкин, В. Глаголевский, И. Зальцман, В. Дарвин стали мастерами, а ему все было недосуг. Потом наконец спохватился, и в 1958 году выполнил норматив, получил звание...

Письмо четвертое

«Уважаемая редакция! Для начала разрешите привести короткую выдержку из нашей местной газеты за 1964 год. Заметка называлась «Судят Одинцовы». Вот что писали в ней: «Этой встречей асов мотоспорта открылась в столице Казахстана спартакиада по техническим видам спорта. На ледяной дорожке Центрального стадиона, отражающей голубизну алма-атинского неба, выстроились лучшие мотогонщики Казахстана и Алтайского края. У судейских столов последние приготовления. Раскладываются секундомеры, карандаши, бумага.

«Сергей, документацию проверил?» — спрашивает старшего судью С. Е. Одинцова секретарь судейской коллегии. Тот заглядывает в папку и утвердительно кивает головой: «Все в порядке, Маша, можно начинать». Ни судей, ни спортсменов не удивляет столь дружественный диалог не очень молодых людей. Они супруги. А кто из любителей мотоспорта не знает супругов Одинцовых! Ведь еще не так давно без их участия не проходило ни одного сколько-нибудь значительного соревнования. Теперь же они выступают совсем в ином качестве — они судьи. И гонщики никогда не предъявляют претензий. Они знают: раз судят Одинцовы — значит все как надо. Одинцовы не подведут».

Горжусь тем, что училась судейству у Марии Егоровны, тем, что не один год провела рядом с ней за судейским столиком. Рада возможности хоть этими короткими штрихами дополнить рассказ о замечательной семье Одинцовых — о людях, связавших свою жизнь с Осоавиахимом, мотоспортом, с продолжателем Осоавиахима — оборонным патриотическим обществом ДОСААФ СССР. И хотя Мария Егоровна и Сергей Ефимович оставили работу — возраст дает о себе знать — они по-прежнему в строю спортсменов. А. Белоусова, судья республиканской категории».

— Положим, Ада переборщила. Какой уж там строй. Однако делаем что можем, без этого трудно обойтись. Все-таки и вправду ведь, жизнь посвятили любимому делу. И никогда не жалели об этом. Считаем, что мы — счастливые люди. Так ведь, Сережа?

— Конечно, счастливые! И счастливы мы, между прочим, не тем только, что вот прожили вместе столько лет, хлебнули всякого и выдержали все. Больше всего мы счастливы от того, что видим, как любимое дело наше — мотоциклетный спорт — завоевывает все большее признание. Счастливы от того, что ученики наши — Глаголевский, Зальцман, Дарвин, Кислый, многие другие — нашли свою дорогу не только в спорте, но и в жизни. А для наставника нет ничего отраднее.

Б. ДЕМЧЕНКО,
спецкор «За рулем»

Москва — Алма-Ата — Москва

ЛАТВИЙСКИЕ

Самые маленькие в стране автобусы с маркой «РАФ» хорошо известны всем автомобилистам. Их выпускает рижский опытный автобусный завод. Свою биографию он ведет с 1949 года. Сначала ремонтировал автомобили и делал прицепы, с 1954 года строил автобусы на шасси ГАЗ—51. Затем рижский завод автобусных кузовов (так он стал называться) приступил к производству первых в нашей стране микроавтобусов РАФ—10 «Фестиваль». Это было в 1957 году.

С тех пор год от года совершенствовались рижские машины, росла сфера их применения, увеличивался выпуск. Тесно стало в старых цехах, и вот, в девятой пятилетке в Елгаве было начато строительство новых производственных корпусов РАФа. В них смонтировали самое современное оборудование: мощные прессы для штамповки крупных панелей, автоматизированные сварочные устройства для сборки узлов кузова, высокопроизводительные установки для грунтовки и окраски машины. Весь комплекс зданий занимает площадь около 30 гектаров.

В канун XXV съезда КПСС елгавские автомобилестроители собрали первую партию машин РАФ—2203 «Латвия».

Когда новые производственные мощности в Елгаве будут полностью освоены, завод микроавтобусов имени XXV съезда КПСС даст 15,5 тысячи машин в год. А в Риге, в зданиях старого РАФа, разместились конструкторские бюро, расширяются экспериментальный цех, бюро испытаний, что позволит сосредоточить больше усилий на разработке новых машин и их модификаций.

О базовой модели РАФ, выпуск которой сейчас идет на новом заводе, рассказывается на этих страницах.

Когда коллектив завода приступал к разработке новой машины, мы стремились решить четыре важнейших с нашей точки зрения задачи. Прежде всего — улучшить технико-экономические показатели микроавтобуса марки «РАФ». Далее мы ставили перед собой цель сделать новую модель такой, чтобы она в течение нескольких лет была конкурентоспособной на внешнем рынке. Кроме того, надо было предусмотреть возможность создания на ее базе большого количества модификаций. И наконец, поскольку новой конструкции предстояло новоселье в Елгаве, она должна была быть приспособлена к созданным там современным условиям производства, к более совершенной технологии.

Итак, РАФ—2203 «Латвия» — базовая машина нового семейства. По уровню комфортабельности она приближается к легковому автомобилю. Основные агрегаты микроавтобуса использованы от ГАЗ—24, а по ряду узлов, деталей и нормалей унифицированы с другими отечественными автомобилями. Такое родство удешевляет и облегчает техническое обслуживание и ремонт автобуса. В то же время пришлось пожертвовать преемственностью: у новой и прежней моделей унификация незначительна.

Изменение отношений габаритных размеров по сравнению с РАФ—977ДМ, снижение центра тяжести, более удачный выбор элементов подвески сделали машину устойчивее, маневреннее и благоприятно сказались на комфорте. Современный внешний вид, простота и элегантность линий автобуса в сочетании с большой площадью остекления, надеемся, удовлетворят водителей, придутся по вкусу жителям городов и поселков.

Останется доволен пассажир, войдя в салон. Удобные, рационально расположенные сиденья; они раздельные. Мягкие подушки и спинки заполнены латексом и обтянуты легкомоющимся кожзаменителем. Специалист и тому же отметит многое, что служит целям безопасности. Все выступающие детали закрыты накладками из эластичного материала. Травмобезопасными сделаны и сами сиденья, внутренние панели. Стекла — трехслойные типа «триплекс». У дверных замков предусмотрена блокировка против самопроизвольного открывания при деформации проемов, имеются устройство для регулировки наклона спинки и изменения продольного положения сиденья водителя, гнезда крепления ремней в кабине. Целям безопасности служат также двухконтурная раздельная система привода тормозов, возможность переключить все указатели поворота на режим аварийной сигнализации (постоянное мигание) во время вынужденной остановки.

А теперь об отдельных особенностях конструкции. РАФ—2203 имеет вагонную компоновку. Она, как известно, позволяет наиболее полно использовать габарит, но вместе с тем затрудняет организацию рабочего места водителя, так как его сиденье расположено на кожухе переднего колеса. У новой машины рабочее место водителя удобнее, чем у РАФ—977ДМ, и удовлетворяет всем существующим нормативам. Достигнуто это тем, что силовой агрегат смещен вперед относительно оси передних колес. Одновременно уже сделан капот двигателя, благодаря чему удалось более выгодно расположить сиденье водителя.

Машина оснащена таким же двигателем, как «Волга». Силовая передача (кроме крышки коробки передач и карданной передачи) тоже заимствована от ГАЗ—24. Рессоры задней подвески аналогичны рессорам «Чайки».

Принципиально по-новому решена конструкция раздельного привода тормозов на переднюю и заднюю оси. Каждая из двух автономных ветвей гидропривода снабжена главным тормозным цилиндром и вакуумным усилителем, как у «Москвича—412». Педаль соединена с двумя главными цилиндрами через уравновешивающее коромысло.

В рулевом управлении использован механизм ГАЗ—24 и привод, состоящий из специальных продольной и поперечной тяг, а также маятниковых рычагов и двух поперечных рулевых тяг, тоже от ГАЗ—24. А вот камерные шины 185—15Р типа Я-288 разработаны и освоены ярославским шинным заводом специально для РАФ—2203.

Если агрегаты автобуса, как видите, в основном заимствованы от других советских автомобилей (и это правомерно), то кузов — результат самостоятельной разработки. Он представляет собой несущую цельнометаллическую конструкцию, причем главным силовым элементом является основание. Из четырех одностворчатых дверей одна, в задней стенке открывается вверх и служит для доступа в багажный отсек, расположенный в салоне позади заднего сиденья, а также к шоферскому инструменту и запасному колесу.

Для вентиляции салона сделаны форточки, опускные окна передних дверей и раздвижные окна в боковинах. Обогревают его два отопителя радиаторного типа, включенные в систему охлаждения двигателя.

Наряду с базовой моделью РАФ—2203 завод будет выпускать две ее серийные модификации: автомобиль скорой медицинской помощи РАФ—22031 и маршрутное такси РАФ—22032.

Первый из них предназначен для доставки медицинского персонала, аппаратуры и лечебных средств и пострадавшему или больному, оказания ему помощи непосредственно в салоне машины (на месте или при движении), а также для доставки в больницу. РАФ—22031 рассчитан на перевозку двух больных на носилках (в два яруса) и четырех человек персонала, не считая водителя. Салон отделен от кабины сплошной перегородкой с раздвижным окном. Для более эффективного обмена воздуха на крыше установлен дополнительный вентилятор. РАФ—22031 снабжен поворотными прожекторами спереди и сзади, двумя опознавательными фонарями красного креста, проблесковым маяком синего цвета, двухтональным звуковым сигналом и радиостанцией.

Маршрутное такси РАФ—22032 проектировалось с учетом опыта эксплуатации машин такого типа в крупных городах, в первую очередь Москве и Таллине. Сейчас такси проходят там эксплуатационные испытания. Они отличаются от базовой модели круговой планировкой сидений, имеющих упрощенную конструкцию, двигателем ЗМЗ—24-01, работающим на бензине А-76, и приводом, позволяющим открывать и закрывать дверь салона с места водителя. После окончания испытаний и подготовки производства такие автомобили будут выпускаться по заказам транспортных организаций.

В семейство РАФов, построенных на базе модели «2203», войдет еще несколько модификаций специального назначения. К таким машинам, уже разработанным, относятся автомобиль ГАИ для выезда на дорожно-транспортные происшествия, оперативный штабной пожарный автомобиль, а также автомобиль для централизованной перевозки крови, реанимационная машина. В разработке находится еще несколько модификаций, в том числе и для обслуживания соревнований Олимпийских игр 1980 года.

Д. ШПЕКТОРОВ,
главный конструктор РАФа,
кандидат технических наук

г. Рига

Техническая характеристика

Общие данные. Число пассажирских мест — 11. Масса в снаряженном состоянии — 1750 кг. Скорость — 120 км/час. Контрольный расход топлива — 12 л/100 км. Запас топлива — 55 л.

Размеры. Длина — 4980 мм; ширина — 2035 мм; высота — 1970 мм. База — 2880 мм. Колея — 1474 мм (спереди) и 1420 мм (сзади).

Двигатель. Модель — ЗМЗ—24Д. Число цилиндров — 4. Рабочий объем — 2445 $см^3$. Мощность — 95 л. с. при 4500 об/мин.

Трансмиссия. Коробка передач — четырехступенчатая. Главная передача — гипоидная с передаточным числом 4,1.

Ходовая часть. Передняя подвеска — независимая, пружинная. Задняя подвеска зависимая, рессорная. Шины — 185 15Р. Тормоза барабанные, гидравлические с раздельным приводом для передних и задних колес и гидровакуумным усилителем

МИКРОАВТОБУСЫ



Фото А. Владимирова и И. Чаблиса



Конвейер сборки кузовов на новом заводе в Елгаве.



Микроавтобус РАФ—2203 «Латвия».

Расположение сидений в салоне РАФ—2203 (в исполнении «Люкс»).



Расположение сидений в салоне РАФ—22032.



Как только из сообщений печати и телевидения стало известно о создании в Тольятти нового, оригинального автомобиля повышенной проходимости — ВАЗ—2121, в редакцию «За рулем» начали поступать письма. Свидетельствовали они о большом интересе автомобилистов к этой машине. Их авторы, в большинстве, естественно, жители сельской местности, хотели узнать подробности об устройстве и эксплуатационных возможностях нового автомобиля.

Наш корреспондент инженер Б. СИНЕЛЬНИКОВ участвовал в двух пробегах ВАЗ—2121 и имел возможность познакомиться с машиной, что называется, в деле. Его рассказ мы и предлагаем вниманию читателей.

ВАЗ—2121: И ПРОХОДИМОСТЬ И КОМФОРТ

Первый раз я увидел эти машины в конце февраля прошлого года в цехе, куда приехал сдавать ВАЗ—2101, прошедший редакционные испытания. Беседуя с техническим директором завода Маратом Нагумановичем Фаршатовым об освоении новой модели, узнал, что несколько ВАЗ—2121 отправляется в Москву и я могу поехать на одном из них. Разумеется, предложение было принято.

Во второй половине следующего дня девять разноцветных вазовских джипов покинули родной Тольятти. Их экипажи были составлены из лучших водителей-испытателей и производственников, которые внесли наибольший вклад в выполнение пункта социалистического обязательства завода — собрать 50 новых автомобилей к открытию XXV съезда партии.

Тысяча километров асфальтированной дороги, кое-где покрытой снегом или льдом, дала возможность познакомиться с поведением машины прежде всего на скоростном режиме движения. Это было тем более интересно, что всего несколько дней назад тот же путь был пройден на серийном ВАЗ—2101, завоевавшем повсеместное признание — у нас и за рубежом. Салон машины оказался очень теплым (хотя на улице стоял мороз около 18°), и было в нем почти так же уютно, как в привычных «жигулях». Колонна спокойно и уверенно двигалась в темпе головного автомобиля, где стрелка спидометра колебалась около цифры «90». По опыту знаю, что у машин, идущих сзади, скорость порой значительно превышает 100 км/час, ибо колонна, как гармошка, неизбежно растягивается и собирается. Помня это и принимая во внимание далеко не идеальное состояние дороги, спрашиваю, не слишком ли быстро мы едем. Руководитель пробега — заместитель главного конструктора А. Малявин включает радиотелефон и задает вопрос всем экипажам. В ответ слышим: «нормально», «хорошо» и даже «можно быстрей». Признаться, эти возгласы показались тогда не совсем откровенными. Позже, сев за руль, я понял, что ребята не бравировали. Машина уверенно держала дорогу и оставалась безразличной, если правые колеса ехали по обледенелой обочине, а левые по чистому асфальту. Повороты удавалось проходить на большей, чем в обычном ВАЗе, скорости, задняя часть почти не стремилась идти в занос.

Когда стемнело и мы зажгли фары, оказалось, что, хотя они такие же, как у ВАЗ—2101 и 21011, освещают дорогу заметно лучше. «Может быть, в них стоят другие лампы?» — предположил я. «Нет, те же, — объяснил главный инженер сборочно-кузовного производства М. Годзинский. — Просто фары стоят выше. Благодаря этому на них меньше попадает грязи». Он говорил и вел автомобиль с видимым удовольствием, маневрируя легко и уверенно, хотя уже несколько сот километров остались позади. По долгу службы ему довелось ездить на многих машинах самых разных марок и типов, и так хорошо, как ВАЗ—2121, вели себя, с его точки зрения, не многие из них.

С тех пор я с нетерпением ждал, когда удастся испытать джип на тех дорогах, для которых он предназначен. Наконец нам сообщили, что принято решение выделить редакциям «Известий» и «За рулем» два ВАЗ—2121 для испытательного пробега. Обсудив всевозможные маршруты, остановились на «сибирском» варианте: из Братска в Москву, с заездом на Саяны. В пробеге приняли участие заводские водители-испытатели В. Карабанов и А. Иванов, а также корреспонденты «Известий» А. Блохин, заводской газеты «Волжский автостроитель» М. Асмолкин и автор этих строк.

Со дня появления на сибирской земле машины пользовались таким вниманием автолюбителей, которое и сравнить-то не с чем. Где бы мы ни останавливались, на городской или сельской улице, просто на дороге или на берегу реки, — всюду попадали в кольцо людей, задававших самые разнообразные вопросы, начиная с предполагаемой цены и кончая передаточным числом редукторов. Нас обрадовало, что многие уже знали основные данные машины (из публикации в журнале), но, разумеется, больше было таких, кто ничего вообще о машине не слышал. И почти всегда стихийно возникало обсуждение. Высказывались разные мнения, предложения, порой наивные и взаимоисключающие. Но нередко и интересные.



Машины без особого труда преодолевают препятствия, часто встречающиеся вне дорог.

Фото А. Блохина

Теперь, когда завершен этот пробег протяженностью 15 тысяч километров, мы имеем некоторые основания вынести оценки и рассказать о главных особенностях отечественного джипа ВАЗ—2121, ответив тем самым на основные вопросы, которые интересуют автолюбителей. Начнем по порядку, как предстает автомобиль перед нами.

Внешний вид. Большинству видевших машину в натуре она нравится. ВАЗ—2121 не маскируется под легко-

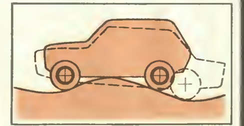


Рис. 1. Автомобиль с короткой базой преодолевает более высокие препятствия, чем длиннобазный с одинаковым дорожным просветом.

вой автомобиль с его изящными обводами, а сразу заявляет о себе как покоритель трудных дорог мужественными, но не грубыми чертами.

Думается, что со временем, когда эти джипы будут часто встречаться на дорогах, их силуэт станет столь же привычным, как это произошло с «жигулями», которые поначалу многим казались слишком простыми, кургузыми и т. п.

Две боковые двери. Их критиковали в основном те, кто знаком только с четырехдверным кузовом. Им кажется, что сесть на заднее сиденье через переднюю дверь с руки лишь людям спортивного склада. Можем с уверенностью сказать, что это не такое большое неудобство, как представляется. Широкий дверной проем у «2121» и откидывающиеся вперед передние сиденья открывают достаточно хороший, удовлетворяющий даже малоподвижных людей доступ к заднему. Кстати, в сельской местности входить и выходить из машины приходится значительно реже, чем в городе. Мы в этом убедились на собственном опыте в пробеге.

Спору нет, пользоваться своей дверью задним пассажирам удобней, но давайте посмотрим, какой ценой этого можно достичь на машине такого типа, как ВАЗ—2121.

Прежде всего, четырехдверный кузов значительно уступает двухдверному (такого же размера) в прочности и жесткости. А эти качества несущего кузова, да еще у джипа, чрезвычайно важны. Улучшить их можно только введением дополнительных элементов, что усложняет и утяжеляет конструкцию. Для размещения задних дверей потребовалось бы отодвинуть назад заднюю ось машины, то есть увеличить базу. Эта мера сразу сказалась бы на проходимости, ограничив высоту преодолеваемых препятствий (рис. 1). Кроме того, дополнительные двери — лишний источник возможных неисправностей (стекла, замки, петли и т. п.) и лазейки для пыли и воды. Все это, а также меньшая стоимость, простота ухода за двухдверным кузовом и ремонта убедили нас в рациональности применения его на ВАЗ—2121.



Короткая задняя часть машины вызывает недоумение, пожалуй, только у начинающих автомобилистов. Конечно, отсутствие традиционного багажника несколько ограничивает возможности в перевозке груза, но зато машина выигрывает в более нужном ей качестве — проходимости. Чтобы убедиться в этом, не надо даже выезжать в лес. Посмотрите на рис. 2, и все станет понятно. В этой связи вспоминаются некоторые эпизоды нашей поездки, когда я в силу привычки опасался переезжать глубокие ямы, дабы не посадить задок кузова на грунт. А к концу пробега, кажется, совсем забыл, что такая возможность вообще существует.

Багажное отделение все же в машине есть. Оно расположено за спинкой заднего сиденья. Там умещаются два больших чемодана и несколько сумок. Если же надо перевезти более громоздкие вещи, его можно сложить, и тогда освободится вся задняя часть кузова.

Пользоваться багажным отделением очень удобно благодаря большой третьей двери. Поднимаясь вверх, она открывает почти всю заднюю стенку кузова — и, пожалуйста, грузите мешки, ящики и даже холодильник. Удобно? Очень. Что бы хотелось иметь там еще, так это очиститель стекла, ибо пользоваться зеркалом заднего вида, установленным в кабине, удобнее, чем боковыми.

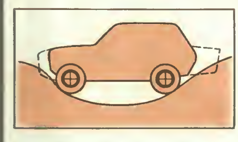
И, конечно, в резерве у водителя есть еще одна грузовая площадка — багажник, который всегда можно установить на крышу. Мы использовали эту возможность, снабдив одну машину палаткой-багажником ПА-1, выпускаемой правдинским (Горьковская область) заводом радиорелейной аппаратуры (см. «За рулем», 1974, № 6; 1975, № 5).

Я уже давно познакомился с ее замечательными качествами — быстротой установки и раскладки, компактностью и высоким комфортом, когда ездил с ней на «жигулях» и «ИЖ—комби». Мои спутники, в первую очередь заводские испытатели, однако, опасались вредного влияния палатки (весит она все-таки 40 кг) на устойчивость и управляемость автомобиля, который намного выше других легковых машин. К нашему общему удовлетворению, ВАЗ—2121 нормально вел себя даже тогда, когда на палатке-багажнике ехало и второе запасное колесо.

А первое? По воле конструкторов, покинув привычное место в багажнике, оно переселилось в моторный отсек, где заняло пустующее пространство. Прямо в колесе — удобное место для сумки с инструментом, а рядом с ним закреплен домкрат. Опасение, что колесо будет сильно нагреваться от мотора, не подтвердилось. Оно оставалось заметно холоднее тех, что стояли на машине. Во всяком случае, расположение «запаски» под капотом мне не показалось неудобным — скорее непривычным.

Бамперы у ВАЗ—2121 сделаны из твердого алюминиевого сплава, имеют П-образный профиль и снабжены на

Рис. 2. Чем меньше свесы (части, выступающие вперед и назад относительно осей) автомобиля, тем более крутые спуски и подъемы ему доступны.



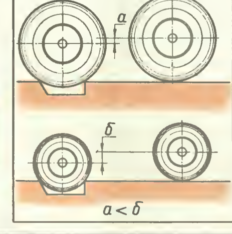


Рис. 3. Большое колесо, встретив выбоину, меньше опускается.

концах пластмассовыми наконечниками, подобными тем, что стоят на ВАЗ—2106. Такое решение, безусловно, понравится будущим владельцам машины — не нужно заботиться о защите их от коррозии, а при неудачном маневре, когда обычно страдают концы бамперов (из-за чего приходится их менять), все обойдется благополучно благодаря эластичности наконечников, или, в крайнем случае, дело ограничится их заменой.

Кроме своего прямого назначения бамперы выполняют еще одну важную



Пока мы осматриваем Братскую ГЭС, строители знакомятся с машиной и палаткой.

функцию — они защищают машину от летящих из-под колес воды и грязи. Наши водители рассказывали, что на первых образцах фары и стекла быстро забрызгивались, а сейчас найден довольно удачный вариант.

Разумеется, полностью избавиться от забрызгивания на машине с такими малыми свесами невозможно. Поэтому совсем не излишеством являются установленные на ВАЗ—2121 очиститель с омывателем фар, если учесть к тому же, по каким грязным дорогам приходится ездить джипу. Два раза ночью мы попадали в моросящий дождь на асфальтированном шоссе. Фонтаны грязевых брызг, поднимаемые колесами не только идущих впереди, но и встречных машин, буквально через каждые пять минут залепляли наши фары так, что мы не видели их света. Но нам вовсе не нужно было, как это обычно делают, останавливаться и протирать их тряпкой. Достаточно включить очиститель, чтобы через несколько секунд снова увидеть освещенную дорогу.

Большие колеса (размер шин 6,95—16) обеспечивают столь необходимый машине повышенной проходимости большой дорожный просвет. У ВАЗ—2121 он составляет 228 мм — почти на 60 мм выше, чем у «жигулей» и «москвичей». По этому важнейшему размеру новый джип превосходит на 20 мм даже широко известный ГАЗ—69. Дорожный просвет, пожалуй, первое, чем интересуются автомобилисты, знакомясь с этой машиной. Они приседают, чтобы лучше оценить его, и с похвалой качают головой, очевидно, представляя, как бы легко они проехали по той грунтовой дороге, где накануне вынуждены были остановиться, чтобы не сесть днищем на землю. Признаться, первое время, когда наша машина двигалась по глубокой колее, пробитой грузовиками в мягком грунте, я ловил себя на том, что напряженно жду появления характерного скрежета металла, трущегося о землю или камни. Но не дождался! По всем дорогам, где шли обычные грузовики, наш автомобиль двигался без особого труда.

Не меньше восторга вызывала у всех очевидцев способность ВАЗ—2121 преодолевать брод. Если мы видели, что по нему вообще ходят машины, то смело спускались в воду. Причем во время движения по твердому дну даже не надо было прибегать к помощи демультипликатора — хватало первой, а иногда и второй передачи. Включать понижающую приходилось лишь на песчаных, вязких бродах.

Очевидно, что чем больше колеса, тем более высокие препятствия они могут преодолевать. Кроме того, с ними машина плавнее перекатывается через небольшие неровности дороги (рис. 3), что позволяет идти с большей скоростью. Особенно наглядно это преимущество мы чувствовали на щебеночных дорогах, которых в Сибири больше всего. Если обычные легковые машины могли развивать 50—60, реже 70 км/час, то наш предел, определяемый таким же, как у них, уровнем вибраций, устойчивости и т. п., был на 15—20 км/час выше. Конечно, этому способствуют также отличия в подвеске колес, характеристиках амортизаторов и другие особенности джипа. Согласитесь, достоинство немалое.

После ознакомления с этой нашей характеристикой сведущие автомобилисты задают обычно вопрос о поведении машины на шоссе, когда она движется на высокой скорости, полагая, что короткая база и высоко расположенный центр тяжести должны сильно ухудшить устойчивость, управляемость и плавность хода. С большим удовлетворением констатируем: по асфальтированному шоссе ВАЗ—2121 спокойно и уверенно едет со скоростью 110—120 км/час. Поведение машины, ощущения водителя и пассажиров при этом примерно такие же, как на «жигулях» при 130—135 км/час. Дело в том, что наряду с повышением центра тяжести относительно дороги (в результате увеличения дорожного просвета и общей высоты машины) расширена колея передних (до 1430 мм) и задних (до 1400 мм) колес. Она соответственно на 85 и 66 мм больше, чем у ВАЗ—2101. Благодаря этому ВАЗ—2121 по расположению центра тяжести относительно точек опоры (колес) не намного отличается от других легковых машин. Кстати, такая широкая колея позволяет на мягкой дороге двигаться по следу грузовиков. А это, конечно, проще и удобней, чем ехать на «москвиче» или «жигулях», балансируя на гребнях.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженер

Тольятти — Москва;
Братск — Москва

Окончание следует

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

Модернизированный «Днепр»

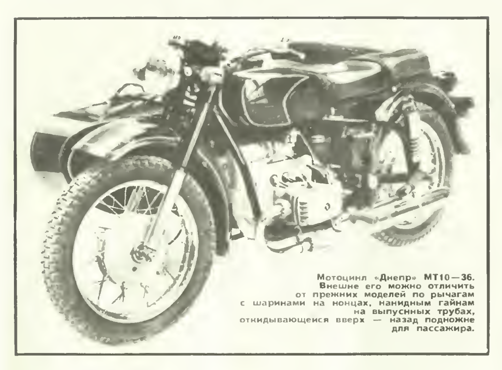
В минувшем, 1976 году киевский мотоциклетный завод провел серьезную модернизацию выпускаемого им мотоцикла «Днепр» МТ10. Сначала была увеличена мощность двигателя — с 32 до 36 л. с. (см. «За рулем», 1976, № 10), а затем изменены некоторые узлы экипажной части. Это этап широкой программы совершенствования и повышения качества изготовления мотоцикла, намеченной на текущую пятилетку. Модернизированная модель получила обозначение МТ10—36.

Основные направления проведенных работ были определены требованиями новых, более строгих ГОСТов в части повышения активной и пассивной безопасности мотоцикла и снижения внешнего шума.

Одним из главных устройств, обеспечивающих безопасность машины, являются тормоза. Чтобы повысить эффективность торможения, коренной переделке подвергли тормоз переднего колеса (рис. 1). У него не одна, а две активных колодки, каждая из которых приводится в действие самостоятельным кулачком посредством ведущего и ведомого рычагов. Зазоры между колодками и тормозным барабаном по мере износа регулируются сначала натяжением троса (при помощи штуцера), а затем поворотом кулачков на оси. Такое устройство на тяжелых отечественных мотоциклах применено впервые. Важным достоинством нового тормоза является и то, что его можно установить на любую прежнюю (начиная с К—750М) модель киевского мотоциклетного завода.

У «Днепра» МТ10—36 передний тормоз может действовать и как стояночный. Для этого достаточно нажать рычаг тормоза (на руле) и застопорить его специальным фиксатором, выполненным в виде кнопки (рис. 2). Механизм несложный, но довольно удобный в эксплуатации.

Рычаги сцепления и тормоз оканчиваются сферическими наконечниками



Мотоцикл «Днепр» МТ10—36. Внешне его можно отличить от прежних моделей по рычагам с шариками на концах, накидным гайкам на выпускных трубах, откидывающейся вверх — назад подножке для пассажира.

диаметром 20 мм, как у всех современных спортивных машин — они сделаны, чтобы предупредить возможные травмы. Кроме того, торец грязевого щитка переднего колеса забортован, а подножки для пассажира можно отбрасывать вверх и назад под углом 45°.

По просьбе потребителей мотоцикл теперь снабжен противоугонным устройством — замком, запирающим руль в рулевой колонке (рис. 3).

Новая модель более безопасна в пожарном отношении благодаря введению на бензошлангах (рис. 4) зажимов. Они подстраховывают соскакивание шланга и исключают попадание бензина на горячие детали.

С целью уменьшить шум впуска на МТ10—36 применен новый воздушный фильтр с эффективным глушителем. Опять-таки его можно устанавливать на все модели «Днепра» (МТ8, МТ9, МТ10), но с обязательной заменой главного жиклера карбюратора пропускной способностью 200 см³/мин новым жиклером, у которого этот показатель — 180 см³/мин.

Шум, вызываемый выходом отработавших газов, удалось снизить, создав новый глушитель (рис. 5). Его наружный диаметр увеличен до 86 мм, а объем — в 1,6 раза. Подверглись изменению и внутренний набор глушителя, выпускные трубы. К цилиндру они теперь крепятся не хомутами, как раньше, а накидными гайками, которые обеспечивают более плотное соединение и благодаря значительной массе и ребрам отводят от труб много тепла.

В результате названных усовершенствований удалось снизить уровень внешнего шума мотоцикла на 10 децибел. Он теперь входит в группу самых тихих мотоциклов.

В новом глушителе отработавшие газы проходят с меньшей скоростью и расширяются намного больше, чем в старом. Это наряду с увеличенной площадью поверхности глушителя снижает его теплонапряженность, а стало быть, увеличивает долговечность. Надеемся, что такой дефект, как прогар глушителя, случавшийся прежде, теперь не повторится.

Владельцам «днепров» прежних выпусков сообщаем, что эти глушители (в комплекте с хомутами) можно устанавливать на их машины без всяких доработок.

Надеемся, изменения, которыми отличается конструкция нашей последней модели, получат положительную оценку мотолюбителей.

В. ЯРМАК,
главный конструктор КМЗ

г. Киев

Рис. 1. Двухкулачковый тормоз переднего колеса: 1 — ведомый рычаг; 2 — трос привода; 3 — регулировочный штуцер; 4 — ведущий рычаг; 5 — соединительная тяга (регулируется по длине).

Рис. 2. Правое плечо руля: 1 — рычаг тормоза; 2 — фиксатор включения стояночного тормоза.

Рис. 3. Замок руля: 1 — рулевая колонка; 2 — замок.

Рис. 4. Крепление бензинового шланга: 1 — штуцер; 2 — зажим; 3 — шланг.

Рис. 5. Глушитель (разрез).



Амортизаторы «жигулей»

Испрааиые амортизаторы — это комфорт, плавность хода машииы. Не менее важны устойчивость, способнэсть автомобиля «сопротивляться» опрокидыванию. И не случайно в редакционной почте есть вопросы, относящиеся к их устройству, действию, эксплуатации. Мы решили отаетить на них, взяв в качестае примера амортизаторы «жигулей», у которых они, как и у подавляющего большинства отечественных и зарубежных машин, гидравлические, телескопические, двустороннего действия, и попросили выступить в «Клубе» ииженеров скопинского автоагрегатного завода В. И. КРЮЧКОВА и К. С. ЗАЛЕССКОГО.

С устройством амортизатора аы можете позиакомиться по рис. 1, где ои показаи в разрезе. Воспользуемся этим рисунком и для того, чтобы получить представление о приицнпе действия.

Рассмотрим сначала процессы, происходящие при сжатии, то есть когда подрессорениыс и неподрессореиные массы автомобнля сближаются.

Шток **1** входит в полость цилиндра **11**. В ней — и над поршнем **17** и под иим — создается давление (поскольку оин сообщаются через перепускной клапан), противодействующее его движению. Жидкость вытесняется из полости цилиндра **11** в компенсационную — пространство между цилиндром **11** и резервуаром **12**. При малых скоростях сжатия жидкость перетекает через калиброванные отверстия в напрааляющей втулке **10** и втулке **27** клапана сжатия, а также через зазор между направляющей втулкой **10** и самим штоком.

Когда скорость сжатия увеличивается, этих путей уже недостаточно. Под действием все нарастающего давления атулка **27** отходит от своего седла в гайке **29**, сжимая пружину **23**, и открывает необходимый дополнительный бокоаой канал. Жидкость выходит из цилиндра в компенсационную полость.

При ходе отбоя шток выводится из полости цилиндра. Препятствующее его движению давлеиие создается лишь в надпоршневой полости, так как в зто время перепускной клапан (пружина **15**, тарелка **16**, поршень **17**) закрыт.

При малых скоростях отбоя жидкость аытесняется из цилиндра через пазы в пакете дисков **31**, калиброааниое отверстие (на чертеже оно видно слева) в направляющей втулке **10** и, частичио, через зазор между штоком и направляющей.

С ускорением даижения штока давленне иад поршнем возрастает настолько, что пакет дискоа **31** с тарелкой **18** отжимается от седла и открывает дополнительный проход для жидкости. При этом под действием разрежения открывается и впускной клапан (тарелкэ **21**, корпус **22**, пружииа **28**), и жидкость из компенсациоииой полости поступает а подпоршневую.

Сила сопротивления амортизатора движению масс автомобиля а обоих случаях виачале растет примерно пропорциоиальио скорости хода штока. Со вступлением в работу разгрузочных клапаиов этот рост резко снижается.

В рабочей жидкости ие должно быть воздуха. Случайно попавшие в нее пузырьки аытесняются в аерхнюю часть компенсационной полости, проходя вмсстс с жидкостью вверх по компенсационной трубке **13** а самом начале работы.

Что иужио знать об эксплуатации амортизаторов. Первое — не забывайте проверять крепление их к кронштейиам. Незатянутый болт или чрезмериый износ резииовой атулки проявяется вначале неприятным стуком, а в дальиейшем могут поалечь за собой трещииы на кронштейне крепления и даже ускореииый износ деталей самого амортизатора из-за перекосов штока.

Сокращают жизнь амортизатора и удары колес на большой скорости о камни, провалы, выбоины и т. п., так как это вызывает перегрузку асех его рабочих деталей.

Особо тяжело ему приходится, когда быстрая езда по плохой дороге сочетается с жаркой погодой. Помните об этом и щадите амортизаторы летом, особенно а жару. Объезжайтс иеровности, снижайте заранее скорость. Почему? Да потому, что, когда залитой в амортнзатор жидкости приходится много работать (движение по неровной дороге, с высокой скоростью), она нагревается до 100°, может даже закипеть. А с нагревом ее физические саойства меняются, следоаательно, ухудшается эффективность гашеиия колебаний.

В большие морозы (ииже минус 20°) жидкость густеет, подвеска становится «жесткой», опасность поломок в ней или самом амортизаторе аозрастает, особенно в первые 20—25 минут после начала даижения, пока оии прогреваются.

Соблюдение этих простых правил поможет аам продлить работоспособность амортизаторов.

Как провернть, действуют ли они. Неисправность чаще всего проявляется стуком и повышенным раскачиванием кузова на ходу. Если при осмотре не видно следов подтекаиия жидкости, достаточио просто проверить узел, ие снимая его с машииы. Способ этот старый как мир и несложиый. Сильно надавите сверху иа крыло, чтобы качиуть подвеску в аертикальиом иаправлеиии. Если все в порядке, колебания должны погасиуть за полтора-два двойиых хода.

Более эффективиый способ проверки — отсоедииить нижиюю часть амортизатора и усилием руки растянуть и сжать его. Так можио сразу же ощутить провалы в части хода штока, умеиьшеиие сопротивлеиия (помиите: при ходе отбоя усилие примерно впятеро больше, чем при сжатии).

Дефектиый узел, если есть аозможность, следует заменить исправным. А когда такой возможности иет или нужен несложный ремонт? Тогда амортизатор разбирают для проверкн и ремонта деталей. Дело это непростое, и лучше, коиечно, обратиться к специалистам. Но если ииого выхода иет, можно со асей аккуратностью и ие торопясь справиться с этим н самому. Из инструмента, кроме стандартных, иужиы будут специальный (рис. 2) и дииамометрический ключи.

Порядок разборки. Амортизатор зажимаем в тисках за иижнюю проушииу, шток до отказа вытягиваем из цилиндра. Теперь можно специальным ключом отвернуть гайку **6** (см. рис. 1) резервуара. Если ключ ие проходит по высоте между гайкой и кожухом **3**, последний можно подрезать на необходимую величину.

Из резервуара **12** вынимаем узел штока с цилиндром. Затем, взяв цилиндр **11** рукой за нижний конец, легкими скользящими ударами выбиваем направляющую втулку **10**. Удары, еще раз обращаем ваше аниманне, должны быть легкими, и наносить их надо попеременно с разных сторон втулки, чтобы не сделать забоин на цилиндре **11** и сливной трубке **13**. Теперь узел штока аынимаем из цилиндра.

После этого деревянной или медной оправкой с плоским торцем аыбиаем из цилиндра клапан сжатия. Узлы штока и клапана сжатия вначале тщательио промываем в бензине и осматриваем в собранном виде. Особое вниманне следует обратить на исправность перепускного и впускного клапанов (деталн **15, 16, 20, 21**), наличие необходимого свободного хода тарелок **20** и **21**, прилегание их к седлам, положение и целость пружин **23** и **28**.

Затем узел клапана сжатия закрепляем а тисках и разбираем. Для этого нужно отаернуть гайку **29** клапана сжатия. Также полностью разбираем узел штока — закрепляем его в тисках,

отворачиваем гайку 19 клапана отбоя, после чего снимаем все детали.

Еще раз промыв в бензине, осматриваем их. Возможные дефекты: искривление штока 1; износ поршня 17, поршневого кольца 32 и уплотняющих кромок сальника 7; появление рисок на цилиндре 11; деформации тарелок 16 и 21; заусенцы на ограничительной тарелке 20; неправильное положение пружин 15 и 28; засорение клапанов. Порой может ослабнуть завальцовка сливной трубки 13.

Некоторые из этих дефектов можно устранить своими силами. А если нужна замена деталей, то для этой цели в продажу поступают комплекты запчастей (2101-2905401) для амортизаторов, куда входят уплотнительное кольцо резервуара (деталь 2101-2905613) и сальник штока (деталь 2101-2905616). При ремонте пригодятся и вышедшие из строя амортизаторы, которые можно «раскассировать». Если у вас на одном из них был погнут шток и вы заменили в свое время весь узел, то вполне исправные поршни, клапаны, сальники окажутся кстати.

Очень желательно при ремонте или глубокой проверке дополнительно притереть седла впускного и перепускного клапанов. Это улучшит работу амортизаторов, сделает их надежнее и долговечнее.

Особое внимание обратите на правильность и аккуратность сборки.

Несколько важных «мелочей».

Во-первых, при разборке запомните или пометьте порядок дисков в пакете. Первым, ближе к поршню 17, ставим диск толщиной 0,1 мм с выштамповками, затем — диски 0,15 и 0,2 мм с наружным диаметром 19 мм и, последней, шайбу толщиной 0,2 и диаметром 11 мм.

Во-вторых, надо помнить, что дроссельные диски и пружины клапанов отдачи передних и задних амортизаторов неодинаковы. Как различить эти детали? У передних пружины несколько сильнее, а выштамповок на диске меньше.

В-третьих, гайки 19 и 29 затягиваем моментом 1—1,5 кгм.

После сборки узла штока, узла клапана сжатия и запрессовки последнего в цилиндр проводим окончательную сборку. Порядок ее таков.

Резервуар 12 зажимаем за проушину в тисках. Держа над резервуаром цилиндр, заправляем его частью отмеренной жидкости, не доливая до верха 40—50 мм. Остальное выливаем в резервуар. Помните, что в жидкость никоим образом не должны попасть вода, твердые частицы, какие-либо примеси. Использовать отработавшую жидкость повторно не рекомендуется. Если нет необходимой марки, допустимо залить в амортизаторы АЖ-12Т, АЖ-16А или даже веретенное масло АУ.

Далее, сжимаем поршневое кольцо 32 и вставляем в цилиндр 11 узел штока. Вместе опускаем их в резервуар 12. Не изменяя взаимного положения штока 1 и резервуара 12, устанавливаем детали узла уплотнения и наживляем вручную гайку 6. Остается затянуть эту гайку моментом 7—9 кгм.

После проверки (основные технические параметры даны здесь же) отремонтированные амортизаторы послужат еще не один десяток тысяч километров.

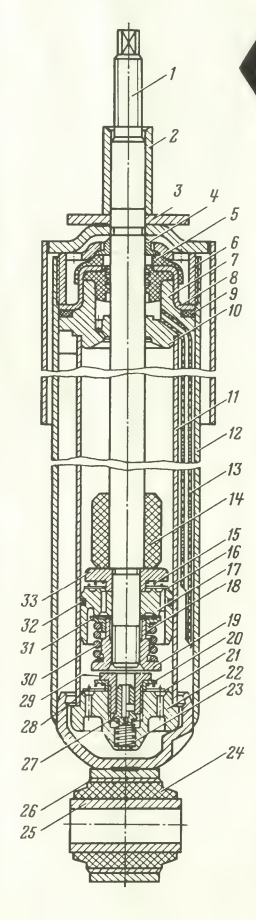


Рис. 1. Конструкция амортизатора «жигулей»: 1 — шток; 2 — втулка верхнего шарнира; 3 — крышка с кожухом в сборе; 4 — защитное кольцо; 5 — прокладка; 6 — гайка резервуара; 7 — сальник штока; 8 — обойма сальника; 9 — уплотнительное кольцо; 10 — направляющая втулка; 11 — цилиндр; 12 — резервуар с проушиной в сборе; 13 — сливная трубка; 14 — буфер хода отбоя; 15 — пружина перепускного клапана; 16—тарелка перепускного клапана; 17 — поршень; 18 — тарелка клапана отбоя; 19 — гайка клапана отбоя; 20 — ограничительная тарелка впускного клапана; 21 — тарелка впускного клапана; 22 — корпус впускного клапана; 23 — пружина клапана сжатия; 24 — резиновая втулка шарнира; 25 — внутренняя втулка шарнира; 26 — наружная втулка шарнира; 27 — втулка клапана сжатия; 28 — пружина впускного клапана; 29 — гайка клапана сжатия; 30 — пружина клапана отбоя; 31 — пакет дисков; 32 — поршневое кольцо; 33 — ограничительная тарелка.

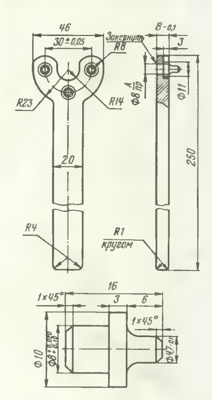


Рис. 2. Специальный ключ (вверху) и штырь (внизу).

Техническая характеристика

Амортизаторы передней подвески:	
длина свободного хода штока, мм	83
количество заливаемой жидкости, см³	120±5
Усилия сопротивления амортизаторов при температуре жидкости 20±5°С и скорости поршня 25,1 см/сек, кг:	
при ходе сжатия	18±8
при ходе отбоя	110±20
Амортизаторы задней подвески:	
длина свободного штока, мм	181
количество заливаемой жидкости, см³	195±5
Усилия сопротивления амортизаторов при температуре рабочей жидкости 20±5°С и скорости поршня 31,4 см/сек, кг:	
при ходе сжатия	20±8
при ходе отбоя	94±17

Когда повреждена краска

Как часто небольшая царапина или вмятина на кузове становится источником бóльших огорчений, чем того заслуживает.

Сегодня у нас выступают два автолюбителя, которые разработали отличное, на наш взгляд, приспособление для окраски или подкраски любых поверхностей машины. Слово — авторам Ю. А. РОЛОФФУ и А. М. МАЙОРОВУ.

Наш распылитель настолько прост, что, вроде, и говорить-то не о чем. Это одно из его достоинств. Не менее важно, что он мал, легок, присоединяется к любой банке, бутылке и т. д. и для нормальной работы ему достаточно питания от обычного шинного насоса или любого компрессора, имеющего рабочее давление всего в одну атмосферу, что им можно наносить краску или какие-либо составы достаточно густых консистенций без разбавления, что конус распыла регулируется в широких пределах. По опыту можем сказать, что распыл получается ровный, устройство практически не засоряется, его легко подготовить к работе и промыть после ее окончания.

Но пора уже рассказать о конструкции. На рис. 1 распылитель показан в сборе. Как видите — всего четыре основных детали. Все (рис. 2, 3, 4, 5) очень простые. У нас они, кроме стального хомута 5 (см. рис.1), сделаны из латуни. Но думаем, что подойдут и конструкционная сталь, и дюралюминий. Остается изготовить или подобрать стяжной винт **6** (М5×20, головка с накаткой или «барашек»), два винта **2** (М5×9, головки также накатные), отдельно показанные на рис. 6 и 7, гайку М6 и винт М4, который держит хомут.

Готовим распылитель к работе. На воздушное сопло **3** (см. рис. 1) надеваем шланг от насоса или компрессора (кстати, тут очень удобен ножной шинный насос, который позволяет красить одному, без всякой «механизации» и с высоким качеством). На сопло, подводящее краску, нужно надеть хлорвиниловую трубочку такой длины, чтобы она на 10—12 мм не доходила до дна банки или бутылки, которая взята в качестве резервуара для краски. На этот резервуар надеваем хомут **5**.

Ширина распыла будет зависеть от взаимного расположения выходных сопел, подводящих воздух и краску. Регулировка очень проста — достаточно отвернуть винт **2** и переместить соответствующие детали по вертикали или горизонтали. Конус распыла будет узким, когда отверстие воздушной трубки целиком над обрезом сопла краски (рис. **8**). Когда расположение сопел как на рис. 9 — конус самый широкий.

Наверное, нужно объяснить, почему наш распылитель не дает «плевков». Дело в том, что в отличие от большей части конструкций у нас воздух не «подает» краску, а увлекает за собой. (Кстати, поэтому не нужна герметизация резервуара, с которой так много возни в тех распылителях, где краска подается под давлением.) Сначала идет воздух, затем краска. Поэтому она поступает наружу только распыленной. Комки не вылетают. В то же время краску не нужно сильно разбавлять растворителями, что, конечно, улучшает качество поверхностей.

После работы следует отмывать только одну небольшую деталь — сопло, подводящее краску. Это гарантирует чистоту при переходе на другие составы и цвета.

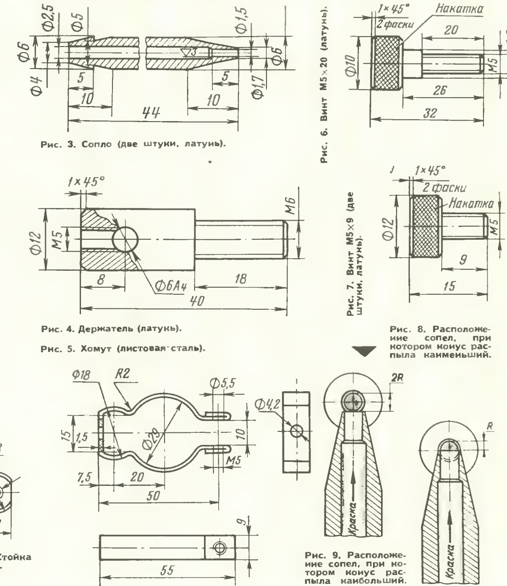


Рис. 3. Сопло (две штуки, латунь).

Рис. 4. Держатель (латунь).

Рис. 5. Хомут (листовая сталь).

Рис. 6. Винт М5×20 (латунь).

Рис. 7. Винт М5×9 (две штуки, латунь).

Рис. 8. Расположение сопел, при котором конус распыла наименьший.

Рис. 9. Расположение сопел, при котором конус распыла наибольший.

Воздух

Краска

Рис. 1. Распылитель в сборе: 1 — стойка; 2 — винт М5×9; 3 — сопло; 4 — держатель; 5 — хомут; 6 — винт М5×20; 7 — винт М4; 8 — гайка М6.

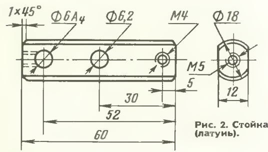


Рис. 2. Стойка (латунь).



С учетом вашего мнения

Модернизация ЯВЫ

Прошло около трех лет с начала поставок в Советский Союз нового дорожного мотоцикла ЯВА-634. Сначала это была модификация «634.01», затем — «634.04», отличавшаяся от первой некоторыми деталями. Чехословацкие специалисты внимательно изучили опыт эксплуатации машин, а также замечания и пожелания советских мотоциклистов, высказанные, в частности, во время слетов друзей ЯВЫ в СССР, и внесли в конструкцию ряд изменений. Благодаря этому значительно повысились технические и потребительские качества машины. Кроме того, в интересах безопасности движения внедрены некоторые нововведения, продиктованные последними советскими стандартами. И вот с начала нынешнего года завод ЯВА приступил к выпуску модификации, получившей обозначение «634.8.00».

Чем же она отличается от предшественницы? Сразу обращает на себя внимание цвет — он красный, а не вишневый, как был прежде. На левой рукоятке руля появилось зеркало, позволяющее видеть обстановку сзади, не поворачивая головы. Спидометр — с большей, чем прежде, шкалой; центральный переключатель и контрольные лампочки смонтированы на отдельном щитке, закрепленном посредством резиновых втулок над рулем. Втулки предохраняют приборы от вибрации, а значит, способствуют их долговечности. Заметно лучше освещает дорогу фара с большим рассеивателем. Ее форма отвечает современным эстетическим представлениям.

Многие мотоциклисты применяют дуги безопасности, защищающие в случае падения не только машину, но и водителя и пассажира. Ныне эту заботу взял на себя завод — он монтирует не только традиционные дуги перед двигателем, но и сзади, у седла.

Подумали конструкторы и о пассажире. Чтобы он чувствовал себя увереннее, на седле сделан поручень, за который можно держаться, не мешая водителю. Мягкий фартук, служащий продолжением щитка заднего колеса, предохраняет его от брызг со стороны спины. Еще одно важное нововведение: подножки пассажира и водителя складываются под углом 45°. Нормальное положение водительских — горизонтальное, пассажирских — сложенное. В качестве пружины, возвращающей их в эти положения, использованы резиновые чехлы, надетые на подножки и сжимающиеся при переходе в нерабочее положение.

Переделки коснулись и осветительно-сигнального оборудования. Следующие за новой ЯВОЙ водители узнают о замедлении мотоцикла по загорающемуся стоп-сигналу, даже если мотоциклист воспользуется только передним тормозом. Для этого трос привода переднего тормоза соединен с включателем стоп-сигнала (таким же, как и на тормозе заднего колеса). На передних дугах и на заднем фонаре установлены круглые боковые световозвращатели (катафоты), которые делают мотоцикл хорошо различимым при освещении сбоку.

В дополнение к центральной подставке на нижнем левом брусе рамы новой модели под двигателем закреплена боковая подставка-упор, которой можно воспользоваться на стоянке, когда мотоцикл нагружен и его тяжело поднимать на центральную.

Водителям, вероятно, понравится и новая, катушечная рукоятка «газа», заменившая традиционную ползунковую. Она действует быстрее и четче.

Теперь рассмотрим изменения, не очень заметные на первый взгляд.

На крышках ступиц колес можно рассмотреть маленькие стрелки, связанные с нижним рычагом тормоза. Это так называемые индикаторы износа тормозных накладок. По мере утоньшения последних стрелка смещается, приближаясь к краю сектора, обозначенного на крышке. По расположению стрелки всегда можно судить о состоянии этих ответственных деталей.

Одной из самых важных особенностей мотоцикла ЯВА-634.8.00 является новый порядок включения передач. Если раньше первая включалась при движении педали вверх от нейтрального положения, а остальные вниз, то теперь, наоборот, первая передача — ходом педали вниз, а вторая, третья, четвертая — при ходе педали вверх. Так принято на подавляющем большинстве мотоциклов мира, в том числе советских. А вот другое изменение в коробке является возвращением к старому. Речь идет об автомате сцепления, применявшемся на прежних ЯВАХ. От него отказались у первых выпусков моделей «634», ориентируясь на опытных водителей, которые этим устройством почти не пользуются. Однако многочисленные просьбы мотолюбителей убедили конструкторов вернуться к нему.

Что касается собственно двигателя, то он не претерпел изменений. Однако мощность его повышена с 20—21 до 23 л. с. благодаря применению более совершенного воздухозаборника.

Отныне мотоциклы-«одиночки» будут отличаться от мотоциклов, предназначенных для эксплуатации с боковым прицепом (индекс такой модификации — «634.8.01»), прежде всего по цвету. «Колясочные» сохраняют традиционную «явскую» окраску. Конструктивно они отличаются от «одиночки» следующим. В передней вилке установлены более жесткие пружины; звездочка главной передачи (в коробке) имеет 15 зубьев, и соответственно изменено передаточное отношение привода спидометра (в картере двигателя). Поскольку на мотоцикле с коляской падают крайне редко и на нем не ездят по трудным грунтовым дорогам, здесь передние и задние защитные дуги отсутствуют, а подножки водителя не откидываются — это уменьшило вес машины.

Чтобы мотоцикл с коляской не катился, стоя на уклоне, тормоз переднего колеса может работать как стояночный. Для этого достаточно выжать его рычаг и зафиксировать пружинной кнопкой.

Чехословацкие мотоциклостроители уверены, что новая модель ЯВЫ понравится советским мотолюбителям, и желают им многих тысяч счастливых километров.

Л. ЧЕКАЛ,
представитель чехословацкого внешнеторгового объединения «Мотоков» в СССР



НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ КамАЗа В СТРОЮ

На исходе минувшего года государственная комиссия под председательством министра автомобильной промышленности СССР В. Н. Полякова приняла с высокой оценкой первую очередь комплекса КамАЗа, рассчитанную на ежегодный выпуск 75 тысяч большегрузных автомобилей и 115 тысяч дизельных двигателей.

С этой замечательной трудовой победой камазовцев горячо поздравил Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев. В его приветствии отмечалось, что по масштабам и темпам строительства КамАЗ не имеет себе равных в отечественной и мировой практике.

Первая очередь КамАЗа — это целое семейство предприятий, в которое входят ремонтно-инструментальный, кузнечный, литейный, дизельный, прессово-рамный и автосборочный заводы, а также заинский колесный и ставропольский завод прицепов.



Продукция нового автозавода уже «вышла на работу» — КамАЗы на улицах Казани.

Фото Е. Логвинова (ТАСС)

КамАЗ — это также и новый город, построенный по самым современным градостроительным проектам, его население уже превышает 250 тысяч человек.

Серийный выпуск автомобилей марки «КамАЗ» начался на главном конвейере завода в дни, предшествовавшие XXV съезду КПСС. В первом году пятилетки, в процессе наладки производства, было сделано 5000 машин. В 1977 году камазовцы приняли решение выпустить дополнительно к государственному заданию еще 7 тысяч автомобилей.

Автомобили с маркой КамАЗ работают в ряде районов страны — на строительстве, в сельском хозяйстве. Водители их убедились в том, что это высокопроизводительные, надежные и экономичные машины, что камская марка — высокого качества.

ДВУХСОТТЫСЯЧНЫЙ ГРУЗОВИК

В тот день новый сборочный корпус автозавода имени И. А. Лихачева заполнили сотни людей. С волнением следили они за лентой конвейера, где в умелых руках сборщиков обретали плоть поблескивающие свежей эмалью ЗИЛ—130. На кабине одного из автомобилей белой краской были выведены цифры «200 000». Выпуском этой машины автозаводцы досрочно завершили программу, намеченную на первый год десятой пятилетки. За руль юбилейного грузовика сел слесарь-водитель Г. Потопнин. Коллектив смены, в которой он работает, вышел победителем в социалистическом соревновании за право собирать юбилейную машину. А два с половиной года назад эта же смена собрала миллионный ЗИЛ, который был вручен водителю автокомбината № 3 управления «Моспромтранс» А. Бесчастному.



— Впервые наш завод достиг такого рубежа: 200 000 автомобилей выпущено меньше чем за год, — сказал, выступая на торжественном митинге, секретарь парткома ЗИЛа В. Красильников. — Эта трудовая победа стала возможной благодаря заботе и вниманию, которые оказывают предприятию Центральный Комитет КПСС и лично Леонид Ильич Брежнев.

Ключи от двухсоттысячного автомобиля автозаводцы передали ветерану старейшего автохозяйства Москвы — автобазы № 1 управления «Мосстройтранс» — кавалеру орденов Ленина и Трудового Красного Знамени И. Селезневу. Водитель дал обещание пройти на юбилейном ЗИЛе 400 тысяч километров без капитального ремонта.

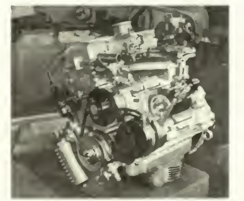
— Это будет ответом на высокое доверие, которое оказали зиловцы мне и всем московским водителям, — сказал он...

Юбилейный ЗИЛ—130Г уже проделал тысячи километров по улицам столицы.

В. МАРКОВ
Фото В. Хватова

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ ФОРКАМЕРНЫЙ

Этот опытный форкамерный двигатель АЗЛК — НАМИ-Ф15 демонстрировался на выставке НТТМ-76, которая состоялась на ВДНХ в Москве. Создание его — результат одной из многих работ автомобилестроителей, направленных на борьбу с загрязнением атмосферы.

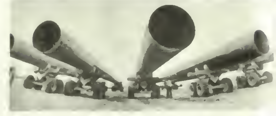


Двигатель, о котором идет речь, спроектирован и изготовлен на базе мотора «Москвича—412». Специалисты АЗЛК и НАМИ осуществили в нем принцип дополнительного расслоения заряда горючей смеси в основной камере сгорания. Этот процесс, разработанный советскими исследователями, обеспечивает снижение токсичности выхлопных газов при сохранении высокой экономичности. Имея рабочий объем 1478 см³, опытный двигатель развивает 65 л. с. при 5500 об/мин. Удельный расход топлива составляет 220 г/л. с. в час.

В настоящее время исследовательские работы по новому двигателю продолжаются.

ТРУБОВОЗЫ НА ТРАССЕ

На сооружении газовой магистрали Оренбург — западная граница СССР, которая пройдет по территории Российской Федерации, Казахстана и Украины, работает мощная автомобильная техника. К месту укладки 35-метровые плети (каждая сварена из трех труб диаметром 1,42 м) доставляют тягачи с прицепами. Наряду с машинами отечественного производства на стройке работают и зарубежные. Среди них — трехосные трубовозы «Фаун-ХСЗ-34/41» производства ФРГ. Их закуплено 86 штук. Эти машины с приводом на все колеса оснащены дизелями мощностью 320 л. с. и рассчитаны на перевозку двух труб длиной 12 метров. Полный вес такого автопоезда около 60 тонн.



Доставка 35-метровых плетей, сваренных из трех труб, к месту укладки на участке Оренбург—Александров Гай.



Кировоградская область. Транспортировка труб тягачом «Фаун» с трехосным прицепом.

Фото Б. Клипиницера, И. Волчкова (ТАСС)

НА ПРИЗ «ЗОЛОТОЙ МОПЕД»

В Латвии стали традиционными соревнования подростков на мотовелосипедах и мопедах. Они привлекают много участников. В минувшем году также соревнования впервые были проведены с открытым стартом на приз «Золотой мопед», учрежденный заводом «Саркана Звайгзне». В районе известной спортивной базы «Биккерниеки» на этот раз вместе с юными латвийскими спортсменами стартовали ребята, прибывшие из Эстонии, Ленинграда, Уфы, Новосибирска. Программа состояла из кросса и соревнований по правилам движения. Хозяева трассы — первенствовали и в личном и в командном зачетах. В классе мотовелосипедов победил Н. Румянцев из совхоза имени XXV съезда КПСС Екабпилсского района, а на мопедах — О. Вейгулис, представитель колхоза «Адажи» Рижского района. В командном зачете по классам машин первые места заняли



На трассе кросса.

Фото Г. Приеде

спортсмены совхоза имени XXV съезда КПСС и колхоза «Советский рыбак». Главный приз достался комплексной команде колхоза «Адажи».

А. БРИЕДИС

УРАЛЬЦЫ ОБ «УРАЛЕ»

Уральский филиал Всесоюзного научно-исследовательского института эстетики участвует в разработке новых моделей популярного в нашей стране мотоцикла «Урал». При проектировании их кроме конструктивных и эргономических показателей учитываются социально-демографические оценки мотолюбителей. С этой целью в Свердловске и Свердловской области сотрудники филиала провели анкетный опрос владельцев «уралов». Выяснилось, что главные качества этих машин — большая мощность и высокая проходимость максимально используются мотоциклистами, особенно в сельской местности. Выявили анкеты и претензии водителей к качеству отдельных узлов и деталей, чаще всего выходящих из строя. Это амортизаторы подвески, коленчатые валы, спицы, сальники, тросы, аккумуляторы, выпускные трубы и глушители, резиновые прокладки. Высказывались дельные предложения.

На вопрос о том, что бы предпочли люди разного возраста — мотоцикл или микролитражный автомобиль с аналогичными техническими данными, ответы разделились так: 58,2% предпочли мотоцикл, а 41,8% — автомобиль.

Анкетный опрос дал много ценной информации мотоциклостроителям и работникам торговли.

У принятого и одобренного перспективного образца «Урала» в соответствии с пожеланиями мотоциклистов изменен внешний вид и усовершенствован боковой прицеп.

928513 КИЛОМЕТРОВ

В мае 1953 года в автобазу Миктяжстроя (ныне торезская автобаза производственного управления «Укршахтострой») пришел бывший фронтовой шофер водитель первого класса Григорий Григорьевич Михайлов. Ему доверили новенький самосвал ЗИЛ—585. Опытный водитель первым привез материалы на прокладку нового ствола торезской шахты имени Лутугина, принимал участие в строительстве шахты «Прогресс», перевез тысячи тонн на других стройках.

И вот настал час, когда ударник коммунистического труда Г. Михайлов повел свой самосвал в последний, самый короткий рейс — к почетному пьедесталу, на котором отныне вечная стоянка автомобиля.

Такая честь оказана автомобилю неспроста. В руках опытного мастера он прослужил больше двадцати лет и прошел без капитального ремонта 928 513 километров.

В. ГРИЧЕНКО

Донецкая область, г. Торез



АВТОСТРАДА

Резко возросла за последние годы интенсивность движения на наших автомобильных дорогах. И водители все чаще поглядывают на спидометр с тоской и разочарованием: скорости все снижаются, большие возможности современных мощных машин остаются в значительной степени нереализованными. А работы у автотранспорта все прибавляется, и, чтобы справиться с нею, нам нужны сегодня не просто надежные и безопасные, но и высокоскоростные дороги. Такие, на которых с полной уверенностью можно ставить знаки, намного поднимающие разрешенные пределы. Известно, что строительство дорог магистрального типа стало одной из основных задач в планах развития автотранспорта на десятую пятилетку, на дальнейшую перспективу. Что же будут представлять собой новые автострады? Под Москвой началось строительство одной из них — автомагистрали Москва — Рига. О ней в беседе с нашим корреспондентом рассказывает главный инженер проекта Б. З. МАРШАК.

— Мы спроектировали головной участок магистрали — 100 километров от Москвы до Волоколамска. Понятно, что эксплуатировать дорогу будут не одно десятилетие, поэтому проект учитывал наряду с сегодняшней интенсивностью движения его дальнейшее развитие. Магистраль будет восьмиполосной до Красногорска, шестиполосной до Звенигорода и четырехполосной до Волоколамска. И еще одна особенность: въезд на дорогу будет возможен только в двенадцати местах через транспортные развязки, расположенные на расстоянии 7—15 километров одна от другой, что позволит транспортным средствам развивать максимальную скорость.

— Не упадет ли скорость возле самих развязок, где будут сливаться транспортные потоки?

— Мы это предусмотрели. Дорогу будет обслуживать система «АРДАМ» — автоматического регулирования въезда на дорогу, разработанная впервые в мировой практике. Ее обязанность — сбор и передача в координационно-вычислительный центр всей информации об условиях движения, в том числе и погодных, обработка этих данных и подача команд дистанционно управляемым знакам у транспортных развязок. Когда в потоке машин появляется «окошко», а электронном знаке зажигается разрешающий сигнал водителям, которые въезжают на магистраль. При таких условиях они смогут сразу же развить необходимую скорость.

— Есть ли в современной практике организации движения что-либо похожее на вашу систему?

— Нет, в основу «АРДАМ» положено совершенно новое решение. У нас не будет светофоров. При выдаче разрешения на въезд и обозначении предела скорости будут учитываться многие факторы. Например, не только интенсивность движения, но еще и интервалы между машинами, их скорость, состояние дорожного покрытия, профиль дороги на участке. Телевизионные камеры, установленные на развязках, дополнят эту картину, и мы сможем при большой интенсивности и сложных условиях регулировать въезд на магистраль в часы «пик». Расчетная пиковая нагрузка — 10 тысяч автомобилей в час, что в несколько раз превышает существующую интенсивность движения.

— Какая средняя скорость запроектирована на магистрали?

— Скорость будет задаваться ЭВМ по отдельным полосам при помощи электронных знаков. На одной полосе 150—120 км/час, на второй — 120—100, на третьей — 80—60. При изменении интенсивности движения на каком-то участке изменится и указатель рекомендуемой скорости.

— А если со временем ширина трассы станет недостаточной?

— Мы запроектировали разделительную полосу 13,5 метра между направлениями движения. Это позволит без труда расширить дорогу в будущем. По нашим расчетам, такая необходимость возникнет не раньше 2000 года.

— Сейчас на поездку от Москвы до Волоколамска мы затрачиваем 2—2,5 часа. Сколько времени займет она на скоростной трассе?

— По нашим расчетам, 40—45 минут.

— Мы знаем, что недавно группа проектировщиков, руководимая вами, получила серебряную медаль ВДНХ за творческое решение одной из транспортных развязок на этой магистрали. В чем новизна и особенность ее конструкции?

— До сих пор самой прогрессивной схемой двухъярусных пересечений был так называемый клеверный лист. Такие развязки занимают много места и, самое главное, имеют ограниченную пропускную способность. В зонах перестроений и слияний транспортных потоков возникают «пробки». Новая развязка под названием «турбина» выполнена в трех уровнях, компактна и удобна для движения. Допустим, вам надо повернуть налево. Перед поворотом табло укажет вам свою полосу движения. Вы поднимаетесь по ней на второй ярус и вначале поедете по внутренней стороне кольца. К моменту выхода на выбранное направление ваша полоса, поднявшись еще выше, станет внешней. Таким образом, на всем пути вы ни разу не пересечете транспортный поток и ничто не помешает вам выполнить нужный маневр. Такая развязка запроектирована нами на пересечении с Московской кольцевой автомобильной дорогой.

— Что еще нового в проекте?

— Во-первых, дорога не будет прямой в плане. Прямые магистрали утомляют водителя и потому чреваты аварийными ситуациями. Наша трасса плавными поворотами впишется в рельеф местности, не нарушит ландшафт. Кроме того, мы создали раздельное земляное полотно, то есть спроектировали одно направление выше другого, на косогоре в 2—4 метра. И самое главное — видимость. По расчетам, она составит 700 метров и более и обеспечит скорость движения до 150 км/час.

— Дорога пойдет в стороне от населенных пунктов, но не нарушит ли она сложившиеся транспортные связи, разделив надвое целые районы?

— Это большая проблема при создании скоростных дорог. Мы внимательно изучили все пути сообщения между деревнями, колхозами и совхозами, чьи земли примыкают к трассе. Чтобы не нарушить эти связи, пришлось пойти на строительство еще около 100 искусственных сооружений, в основном мостов и путепроводов, для движения пешеходов и местного транспорта. В случае необходимости старое Волоколамское шоссе сможет быть в какой-то степени дублером новой магистрали.

— Какой сервис ждет водителей на новой дороге?

— К их услугам планируется мотель на 400 мест, два кафе, автостанция в Волоколамске, восемь АЗС, восемь павильонов для автобусных остановок. Через каждые 2—3 километра будут расположены колонки связи, где, нажав на сигнальную кнопку, можно через диспетчера вызвать скорую медицинскую или техническую помощь.

Беседу вела С. РАСКИНА

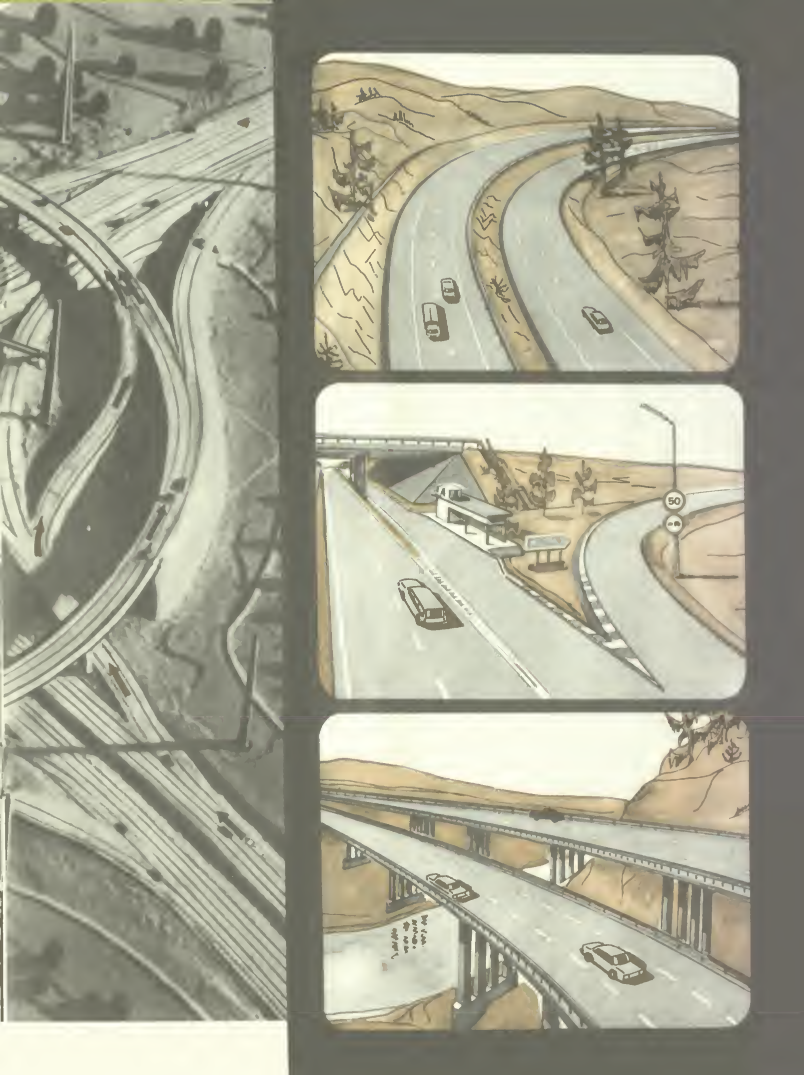


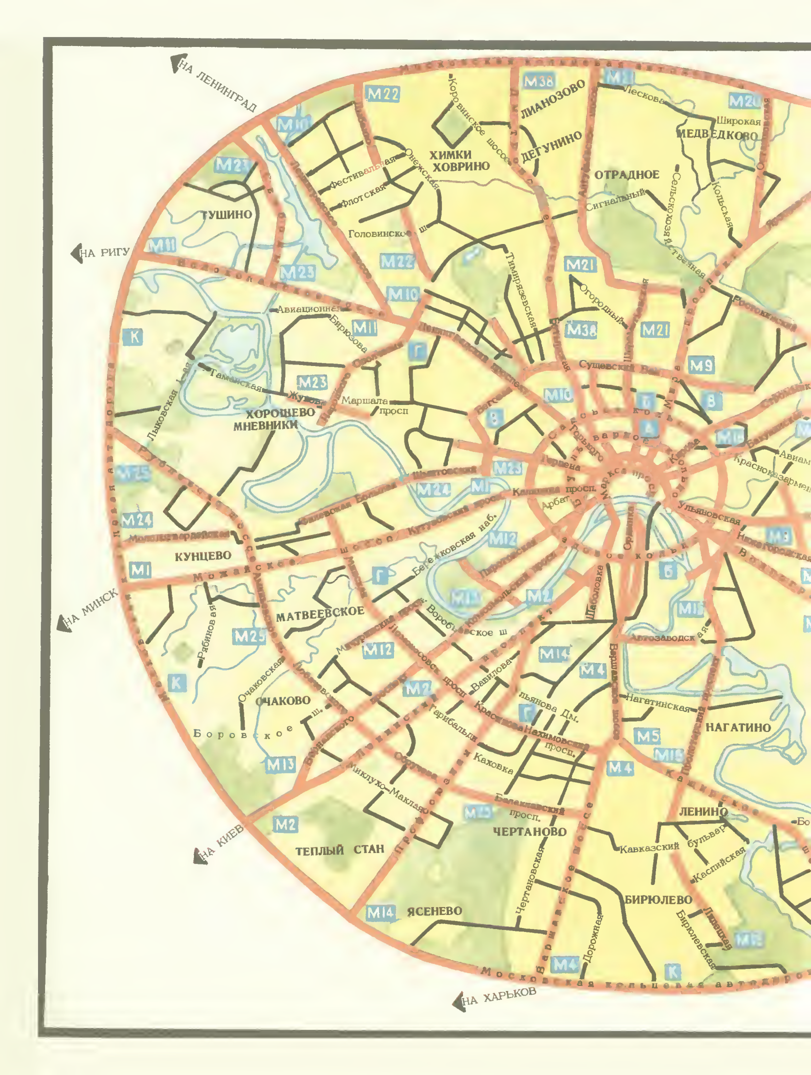
Развязна в трех уровнях тнпа «Турбнна» на пересечении с Мосиовсиой нольцевой автомобильиой дорогой (фото с маиета).

На неноторых участках магнстрали в разных уровиях будут лежать и проезжне частн противоположиых направлеиий движения.

«Карман» для автобусной остаиовни обеспечивает удобства и безопасность для пассажнров (развязна у г. Истра).

Сдвоеиный мост через р. Истру. Каждая его часть предиазиачеиа лншь для одиого направления.


50



НА ЛЕНИНГРАД
НА РИГУ
НА МИНСК
НА КИЕВ
НА ХАРЬКОВ
Московская кольцевая автодорога
ЛИАНОЗОВО
ДЕГУНИНО
ХИМКИ ХОВРИНО
ОТРАДНОЕ
МЕДВЕДКОВО
ТУШИНО
ХОРОШЕВО МНЕВНИКИ
КУНЦЕВО
МАТВЕЕВСКОЕ
ОЧАКОВО
ТЕПЛЫЙ СТАН
ЯСЕНЕВО
ЧЕРТАНОВО
БИРЮЛЕВО
ЛЕНИНО
НАГАТИНО
Коровинское шоссе
Лескова
Широкая
Сигнальный
Сельскохозяйственная
Кольская
Фестивальная
Флотская
Онежская
Головинское ш.
Тимирязевская
Огородный
Волоколамское шоссе
Авиационная
Бирюзова
Таманская
Жукова
Маршала просп
Лыковская
Сущевский Вал
Садовое кольцо
Горького
Маркса просп.
Калинина просп.
Арбат
Кутузовский просп.
Бережковская наб.
Можайское ш.
Рябиновая
Очаковская
Боровское ш.
Воробьевское ш
Ленинский проспект
Вавилова
Дм. Ульянова
Красикова
Нахимовский просп.
Каховка
Гарибальди
Миклухо-Маклая
Профсоюзная
Севастопольский
Балаклавский просп.
Чертановская
Варшавское шоссе
Дорожная
Кавказский бульвар
Каспийская
Липецкая
Бирюлевская
Нагатинская
Автозаводская
Шаболовка
Ордынка
Ульяновская
Нижегородская
Краснодарская
Мичуринский просп.
Ломоносовский просп.
М22
М38
М10
М23
М11
М21
М9
М24
М25
М12
М13
М14
М2
М4
М5
М1
К
Г
В
Б
А



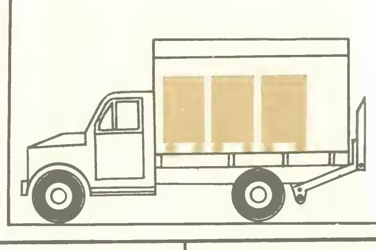
Номерные магистрали столицы

Сотни тысяч автомобилей выходят ежедневно на улицы Москвы, десятки тысяч приезжают в столицу из других областей и республик страны. Столица за последние годы необычайно разрослась. Сегодня протяженность московских дорог превышает 3500 километров. Как ориентироваться водителям в огромном городе! Как короче проехать из одного района в другой, отстоящий иной раз на 10—20 километров! Помогут им в этом новые дорожные знаки, появившиеся на городских трассах.

Всем основным магистралям столицы, не только существующим, но и проектируемым, а также предусмотренным генеральным планом строительства на 30—35 лет вперед, присвоены номера из буквенных и цифровых индексов. Вы их видите на этой схеме.

Бульварное кольцо	А
Садовое кольцо	Б
Внутригородская кольцевая магистраль: 1905 года ул. — Беговая — Н. Масловка — Сущевский вал — Рижская эстакада	В
Внутригородская кольцевая магистраль: Балтийская ул. — Алабяна — Народного ополчения — Минская — Ломоносовский проспект — Красикова — Нахимовский проспект	Г
Московская кольцевая автомобильная дорога	К
Проспект Калинина — Кутузовский проспект — Можайское шоссе	М 1
Ленинский проспект	М 2
Б. Ордынка — Б. Тульская — Варшавское шоссе	М 4
Каширское шоссе	М 5
Марксистская — Волгоградский проспект	М 7
Ульяновская — шоссе Энтузиастов	М 8
Проспект Мира — Ярославское шоссе	М 9
ул. Горького — Ленинградский проспект — Ленинградское шоссе	М 10
Волоколамское шоссе	М 11
Волхонка — Мичуринский проспект	М 12
Метростроевская — проспект Вернадского	М 13
Профсоюзная	М 14
Б. Каменщики — Пролетарский проспект	М 15
Таганская — Рязанский проспект	М 16
Б. Хмельницкого — Измайловский проспект	М 17
Кирова — Щелковское шоссе	М 18
Открытое шоссе	М 19
Летчика Бабушкина — Осташковская	М 20
Неглинная — Алтуфьевское шоссе	М 21
Дублер Ленинградского шоссе (проект)	М 22
Герцена — Звенигородское шоссе	М 23
Шмитовский — Молодогвардейская	М 24
Кашира — Рублево	М 25
Ленино — Выхино (проект)	М 26
Дегунино — Капотня (проект)	М 27
Рублево — Медведково (проект)	М 28
Пушкинская — Дмитровское шоссе	М 38









КЛАССЫ НА КОЛЕСАХ

За руль автомобиля, мотоцикла, мотороллера, мопеда садятся сегодня миллионы людей. И естественно, что в автошколах и спорттехклубах ДОСААФ значительно увеличивается приток желающих получить водительское удостоверение. За последнее время расширена сеть спорттехклубов, курсов при крупных первичных организациях, непосредственно на предприятиях, в учебных заведениях, колхозах. Весьма актуальным в этих условиях является создание передвижных комплексных классов с необходимым оборудованием и пособиями для подготовки водителей категорий «А» (водитель мотоцикла, мотороллера) и «В» (водитель легкового автомобиля).

В организациях ДОСААФ Эстонской ССР нашли применение передвижные классы для подготовки водителей транспортных средств категории «В». Такой автокласс состоит из шести контейнеров, в которых сосредоточено учебное оборудование и пособия по ВАЗ—2101 и «Москвичу—412».

В контейнере № 1: двигатель ВАЗ—2101 с установленными на нем устройствами охлаждения и смазки, детали кривошипно-шатунного и газораспределительного механизмов; плакаты — устройство и техническое обслуживание двигателей ВАЗ—2101 и «Москвич».

В контейнере № 2: приборы системы питания названных моделей автомобилей; макеты и плакаты по их устройству.

Так размещаются контейнеры автомобильного класса в фургоне (вверху).

Грузоподъемный борт в действии (в центре).

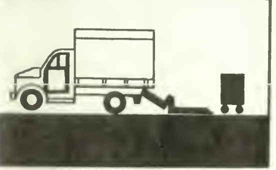
Контейнер № 1 подготовлен к занятиям (слева).

Крепление мотоцикла и размещение отдельных деталей (на фото): слева — транспортное положение, справа — на занятиях.

В контейнере № 3: приборы системы зажигания и электрооборудования; макеты и плакаты по электрооборудованию автомобилей.

В контейнере № 4: механизм сцепления с приборами и деталями привода, коробка передач в разрезе, простой и универсальный карданные шарниры, главная передача и дифференциал в разрезе, полуоси и ступицы задних колес; макеты и плакаты по устройству трансмиссии.

В контейнере № 5: подвеска передних колес с амортизаторами, тормозными механизмами и рулевым приводом, рулевой механизм, главный тормозной



цилиндр, тормозной механизм заднего колеса, привод стояночного тормоза; макеты и плакаты по устройству передней подвески, рулевого управления и тормозов.

В контейнере № 6: экран, кинопроектор и диапроектор, кинофильмы и диафильмы по устройству и техническому обслуживанию автомобиля и правилам движения; два-три комплекта (ящика) пособий по правилам движения — действующие светофоры, металлические планшеты с изображением типовых перекрестков и площадей и набором магнитных макетов автомобилей и мотоциклов, средств регулирования.

Сам контейнер состоит из металлической рамы с днищем, установленной на четырех поворотных колесиках, и решетчатых стенок, две из которых съемные — это позволяет использовать контейнер как демонстрационный стол. Внутри предусмотрены полки для учебных экспонатов. Крупные механизмы и агрегаты прикреплены к днищу. Собранный контейнер закрывается брезентовым чехлом.

Для транспортировки используется автомобиль-фургон, оборудованный специальным грузоподъемным бортом, при помощи которого контейнеры поднимают в кузов и сгружают оттуда. В фургоне их устанавливают в два ряда, каждый ряд удерживается от перемещения специальной планкой.

В зависимости от наличия передвижных автоклассов и количества одновременно действующих курсов может быть два варианта использования учебного оборудования: его вывозят в один пункт или рассредоточивают по одному-два контейнера в нескольких пунктах в соответствии со сроками, когда изучается та или иная тема в группах. Таким образом, одним автоклассом можно обслуживать сразу несколько групп. Надо только разработать специальный график перемещения контейнеров.

Курсы, обслуживаемые передвижными автоклассами, для занятий по вождению получают автомобили на условиях проката из близлежащих автошкол, школ технической подготовки и штатных спорттехклубов, которые на это время выделяют им и инструкторов.

Возможно, как это делают некоторые комитеты ДОСААФ, размещать передвижной класс и в фургоне-прицепе, который затем буксируется в район, где работают курсы.

Наряду с приборами и агрегатами автомобилей в передвижных классах рекомендуется использовать комплекты учебных наглядных пособий, их выпускает для кабинетов по автоделу Всесоюзный трест производственных предприятий Госкомитета Совета Министров СССР по профтехобразованию. Эти комплекты включают действующие модели и макеты агрегатов, узлов и приборов, демонстрационные пособия и плакаты для изучения правил движения.

Передвижные мотоциклетные классы разработал и изготовил своими силами коллектив алма-атинского городского спортивно-технического клуба (начальник Г. Науменко).

Что представляет собой такой класс? Это мотоцикл и его разрезные агрегаты, размещенные в деревянном ящике соответствующих размеров. Мотоцикл крепится при помощи хомутов, — они сделаны на колесах и присоединяются к подвижной планке, — а также растяжек. На днище размещаются детали и узлы двигателя, коробки передач, сцепления, электрооборудования и других механизмов, необходимых в ходе изучения их устройства и действия, технического обслуживания.

В организациях ДОСААФ

В ящике предусмотрено место для комплекта плакатов по устройству мотоцикла и правилам дорожного движения, набора магнитных макетов транспортных средств, светофоров и другого инвентаря для изучения правил.

Вверху на боковых стенках установлены две лампы, обеспечивающие хорошее освещение учебных экспонатов. Укрепленная на замках крышка внутри покрыта линолеумом и служит классной доской, которую преподаватель использует во время занятий для зарисовок, для плакатов и щитов по правилам движения.

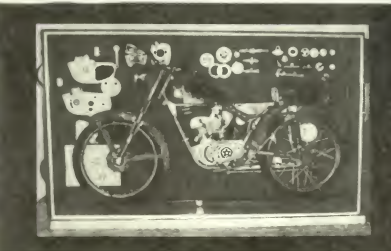
Класс вывозят к месту, где сформирована учебная группа, а по окончании курса перебазируют в другое место. В течение года на одной «передвижке» можно обучить как минимум четыре группы (100—120 человек), а при двухсменном использовании — вдвое больше.

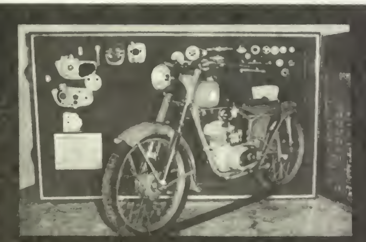
Как показывает опыт, учебное оборудование в таком передвижном классе обеспечивает проведение занятий по всем теоретическим темам программы. Что же касается практической части, то она организуется либо на мотоциклах обучаемых, либо на учебных из ближайшей автошколы или спорттехклуба, которые можно взять на условиях проката.

Опыт казахстанских и эстонских товарищей свидетельствует о том, что передвижные мотоциклетные и автомобильные классы — дело весьма перспективное. С их помощью можно значительно расширить и улучшить качество подготовки авто- и мотолюбителей и тем самым удовлетворить запросы трудящихся, которые стремятся получить водительские удостоверения. А поскольку новому методу обучения можно предсказать будущее, целесообразно было бы организовать изготовление таких классов централизованно.

Передвижные классы демонстрировались не так давно на всесоюзных учебно-методических сборах инструкторов ЦК ДОСААФ союзных республик, краевых и областных комитетов, ведающих платной подготовкой, и получили высокую оценку участников. Сейчас дело за тем, чтобы классы на колесах получили широкое распространение во всех республиках, краях и областях.

К. ШЕСТОПАЛОВ,
начальник отдела ЦК ДОСААФ СССР







Страницы 22—29

ЗИМЫ КОНЕЦ, ВЕСНЫ НАЧАЛО

Март. По календарю — весна, а на дорогах зима нет-нет да и расставит в последний раз свои коварные ловушки. И солнце, вроде бы, светит щедрее, длиннее стал день, и обнажившийся асфальт так и манит прокатиться «с ветерком», но... В затененных местах покрытие неожиданно оказывается обледенелым, и беда тут как тут. А то вдруг завьюжит и занесет дорогу мокрым снегом. Ночью же ударит морозец, и снежная кашица сразу превратится в ледовый панцирь. В общем, в начале весны на льду иной раз оказываешься чаще, чем зимой. Вот почему, продолжая разговор на эту тему, начатый в предыдущем номере журнала, мы решили дать автомобилистам еще несколько советов, которые выбрали в различных пособиях, изданных как в нашей стране, так и за рубежом. Может быть, для опытных водителей откровений в них и нет. Но, как говорится, повторенье — мать учения.

Хуже всего, если гололедица застает врасплох. Поэтому надо знать условия, при которых она возникает. Помните, что наиболее вероятен гололед утром, когда на небе тучи, влажность воздуха повышена, а температура близка к нулю. Заморосит дождь — и холодный асфальт немедленно покроется льдом. Следует опасаться влажных низин, ложбин и защищенных от ветра лесных участков дороги — это наиболее вероятные места образования гололеда.

Опытный и внимательный глаз может заметить зоны, где проезжая часть приобрела шелковистый отблеск, являющийся признаком гололеда. Бывает также, что слышится особое «пришептывание» шин на обледенелом дорожном покрытии. Предвидеть гололед можно по необычно медленному движению встречных машин: без сомнения, их водители имели веские основания снизить скорость.

Если вдруг обнаруживается, что вы едете по гололеду, нет ничего опаснее потери самообладания. Никакого торможения или даже резкого отпускания педали «газа». Скорость должна снижаться очень постепенно. Водитель оказывается в весьма сложном положении: нельзя ни тормозить, ни увеличивать скорость, а действия рулем должны быть осторожными, почти неощутимыми — иначе автомобиль начнет скользить.

При движении по гололеду вы должны видеть гораздо дальше вперед и предусматривать заранее все, что может заставить остановиться или изменить направление. Дистанцию увеличьте по крайней мере втрое против обычной, чтобы сохранить возможность маневра. Все это требует особого напряжения, отчего, преодолев несколько километров трудного пути, водитель нередко начинает думать: «Дело идет не так уж плохо» —и ослабляет внимание. Именно в такие моменты может случиться авария.

Не очень крутой обледенелый подъем можно преодолеть за счет исключительной чувствительности правой ноги, нажимая на педаль «газа» плавными движениями. Если на середине подъема автомобиль начинает буксовать, то лучше иногда спуститься и попробовать преодолеть подъем с разгона. При определенных условиях для этого можно использовать обочину.

Следует ли при гололеде снижать давление в шинах? Ответ далеко не прост. Небольшое снижение давления мало улучшит их сцепление с дорогой. Если гололед таков, что почти невозможно ехать, лучше основательно снизить давление, однако не до такой степени, конечно, чтобы обода колес «жевали» борта шин. Ехать в таком случае следует очень медленно, и еще медленнее — на поворотах, а как только гололед кончится, вновь накачать шины.

Самую большую опасность таят склоны и крутые повороты. Старайтесь пройти эти участки на малой скорости, не пользуясь тормозами.

Если дорожное покрытие очищено от снега, а его отвалы по бокам дороги не убраны, можно ждать появления на асфальте ледяных «языков», возникающих из-за подтаивания снега на солнечной стороне. Поэтому вид расчищенной до асфальта дороги не должен притуплять вашу бдительность.

Подъезжая к мосту при температуре, близкой к нулевой, помните, что на его покрытии может образоваться тонкая ледяная корочка от холодного ветра, постоянно дующего между опорами и фермами. Поэтому перед мостом сбавьте скорость, ни в коем случае не идите на обгон и не делайте резких движений рулем. Будьте особенно внимательны при боковом ветре.

Опасны в такую погоду и туннели: снег и вода попадают в туннель вместе с проезжающими машинами, а сквозняки содействуют появлению ледяной корки. Поэтому и тут необходимы уменьшение скорости и осторожность с маневрами.

При снегопаде под крыльями колес накапливается снег, превращающийся во время длительной поездки в ледяные наросты, которые могут ограничить способность передних колес к маневрированию. Помните это и на остановках выбивайте лед из-под крыльев.

Некоторые водители допускают ошибку, когда очищают от снега только лобовое стекло, оставляя его на крыше автомобиля. Это опасно. В пути машина изнутри нагревается и при торможении подтаявшая снежная масса может, съехав с крыши на переднее стекло, лишить водителя видимости.

При снегопаде обязательно включайте габаритные огни или ближний свет. У нас, к сожалению, этим редко пользуются, тем самым осложняя обстановку на дорогах.

Если ваша машина попала в сугроб, попробуйте выбраться, используя метод «взад—вперед». Не получится — отправляйтесь за подмогой, но предварительно отгребите снег от машины, чтобы она не вмерзла в слегка подтаявшую снежную массу.

Лучшим, испытанным средством против гололеда и заснеженных участков при отсутствии специальных зимних покрышек остаются цепи. Движение с ними безопасно и надежно. Однако надо помнить: на сухих бесснежных участках — скорость не выше 50 км/час, на заснеженных — не выше 70 км/час.

Место для стоянки следует выбирать в безветренном месте. В то же время никогда не ставьте автомобиль вплотную к строениям, так как есть опасность подтаивания и падения снега и ледяных наростов с крыш, карнизов и балконов.

Читатель продолжает разговор

«АВТОМОБИЛЬ У ТРОТУАРА»

В стесненных условиях поставить автомобиль на стоянку у тротуара параллельно полосе движения очень не просто. Способ, предложенный в свое время в журнале («За рулем», 1976, № 8), связан с остановкой на полосе и движением задним ходом. А это порой снижает пропускную способность дороги, может создать помехи для других водителей.

Между тем известны приемы размещения автомобилей вдоль бортового камня, которые такое маневрирование переносят в основном с полосы движения на полосу стоянки. Для этого машины должны располагаться на стоянке одна за другой вплотную со свободным участком между парами в 3—3,5 метра.

В зарубежной практике для этого применяются специальные виды горизонтальной разметки проезжей части. Вероятно, полезно было бы ввести их в нашей стране. А пока этого нет, хотелось бы рекомендовать водителям, останавливающимся на заполненных транспортом улицах вдоль тротуара, действовать по принципу: занимай место вплотную к одиночно стоящей машине так, чтобы оставить зазор 3—3,5 метра между каждой парой автомобилей.

Ю. ЛАПИН

г. Москва

«НЕ УСТУПИЛ ДОРОГУ»

В статье «Не уступил дорогу» («За рулем», 1976, № 9) приводятся примеры несоблюдения водителями правил проезда перекрестков. Да, действительно, это бывает сплошь и рядом. Но, анализируя причины, мы должны признать, что неуверенность, беспорядок создают здесь не только сами водители. Очень часто приходится видеть такую картину: один стоит потому, что у него помеха справа, а другой — потому, что находится перед знаком, обязывающим уступить дорогу. Постоят-постоят, а затем кто посмелее, тот и поехал, или начинают объясняться жестами. И все потому, что служба организации движения скупится почаще повторять знаки «Главная дорога». На второстепенной дороге знак есть, а на главной — ничего. Чтобы водитель всегда чувствовал себя уверенно на перекрестке и не гадал, кто кого обязан пропустить, надо шире применять дорожные знаки.

А. ИВАЩЕНКО

г. Минск

«БЕЗ ЯЗЫКА»

Целиком поддерживаю все сказанное В. Качоровским в статье «Без языка» («За рулем», 1976, № 7). Отсутствие полной, типовой и, главное, своевременной информации, облегчающей ориентировку в лабиринте улиц и схемах организации движения в незнакомом городе, создает большие затруднения даже многоопытным водителям.

Не меньше сомнений одолевает водителя иной раз и тогда, когда он с горем пополам проехал через город, но так и не знает, на какую же дорогу выбрался. Все было бы просто, если бы на выезде из города стояли предусмотренные на этот случай Правилами дорожного движения указатели расстояний и направлений. Однако в большинстве случаев они встречаются лишь через несколько десятков километров, когда исправлять ошибку приходится часами бесполезной езды, пережогом горючего, нервотрепкой.

Поэтому бесспорна необходимость устанавливать такие указатели в конце каждого населенного пункта. Чтобы этот порядок неукоснительно соблюдался, может быть, есть смысл требовать совмещать их со знаком «Конец населенного пункта». Тогда уж не поставить указатель будет никак невозможно.

Думаю, что такие непременные указатели на выездах из города очень быстро окупятся — они избавят от бессмысленных перепробегов, помогут соблюдать порядок и безопасность на дорогах.

Р. КИРЕЕВ

Литовская ССР, г. Шяуляй

Ремни безопасности: что они дают

Прошел год, как Правила дорожного движения признали обязательным применение на легковых автомобилях ремней безопасности. Теперь можно подвести первые итоги, проанализировать, что дал этот шаг в борьбе за снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий. Согласно программе такого исследования ВНИИ безопасности дорожного движения МВД СССР совместно с редакцией журнала «За рулем» предлагает читателям публикуемую анкету. Она адресована тем, у кого в течение минувшего года случались на дороге аварии. Ваши ответы на поставленные вопросы позволят специалистам не только определить, насколько эффективны ремни, но и выявить их конструктивные недостатки для дальнейшего совершенствования этих средств пассивной безопасности автомобилей.

В ответах на вопросы I, II, IV, IX впишите требуемые данные. В ответах на вопросы III, V—VIII, X зачеркните крестом соответствующие квадраты.

Если у Вас возникнет желание сообщить нам какие-то дополнительные сведения или замечания, приложите к анкете письмо.

Анкеты просим направлять в конвертах в адрес редакции: 103092, Москва, Сретенка, 26/1, Редакция журнала «За рулем» с пометкой «Анкета «Ремни безопасности».

I. Ваш водительский стаж и квалификация ____________________

____

____

II. Марка, модель, год выпуска автомобиля ____________________

____

____

III. Какого вида авария произошла с автомобилем?

фронтальное столкновение ☐

боковое столкновение ☐

наезд сзади ☐

наезд на препятствие ☐

опрокидывание ☐

IV. Какой была скорость автомобиля при аварии? __________ км/час

V. Покажите на схеме, какая часть автомобиля была повреждена и направление удара (стрелкой)

VI. Покажите на схеме, на каких местах в автомобиле находились люди

01 02 03 04 05 06 07 08 09 10

1 2 3 4 5

VII. Кто из них при аварии:

был пристегнут ремнями	1	2	3	4	5
получил травму	1	2	3	4	5
выпал из машины	1	2	3	4	5

VIII. Какие повреждения получил автомобиль!

деформация кузова:

- передней части ☐
- левой боковины ☐
- правой боковины ☐
- крыши ☐
- задней части ☐

смещение деталей:

- рулевой колонки ☐
- двигателя ☐
- переднего левого сиденья ☐
- переднего правого сиденья ☐
- заднего сиденья ☐

разрушение деталей:

- лобового стекла ☐
- заднего стекла ☐
- боковых стекол ☐
- панели приборов ☐
- передних сидений ☐

IX. Какими были последствия аварии для водителя и пассажиров!

Пострадавшие				Тяжесть травм							
места в автомобиле	возраст	рост	вес	легкая		менее тяжкая		тяжелая		смертельная	
				А	Б	А	Б	А	Б	А	Б
1											
2											
3											
4											
5											

Заполните эту таблицу, прибегая в графе «Тяжесть травм» к следующим цифровым обозначениям:

А — место травмы

1 — голова
2 — шея
3 — грудь
4 — спина
5 — правая рука
6 — левая рука
7 — брюшная полость
8 — таз
9 — правое бедро
10 — левое бедро
11 — правое колено
12 — левое колено
13 — правая голень
14 — левая голень
15 — правая стопа
16 — левая стопа

Б — нанесшая травму деталь автомобиля

1 — лобовое стекло
2 — рулевое колесо
3 — рулевая колонка
4 — панель приборов
5 — крыша кузова
6 — зеркало заднего вида
7 — противосолнечный щиток
8 — рычаг ручного тормоза
9 — рычаг привода жалюзи
10 — спинка переднего сиденья
11 — рычаг коробки передач
12 — педали
13 — левая передняя дверь
14 — правая передняя дверь
15 — левая задняя дверь
16 — правая задняя дверь
17 — левая передняя ручка двери
18 — правая передняя ручка двери
19 — левая задняя ручка двери
20 — правая задняя ручка двери
21 — стекла дверей
22 — левая передняя стойка кузова
23 — правая передняя стойка кузова
24 — левая задняя стойка кузова
25 — правая задняя стойка кузова
26 — ручки панели приборов
27 — радиоприемник
28 — крышка вещевого ящика
29 — ремень безопасности
30 — прочие

X. На каких местах в автомобиле разрушились ремни безопасности!

разрыв ленты	1	2	3	4	5
разрыв сшивки	1	2	3	4	5
повреждение металлического ушка	1	2	3	4	5
повреждение замка	1	2	3	4	5
повреждение гнезда крепления	1	2	3	4	5

линия отреза



Нарушение

Я сразу поняла, что свистят мне.

— Почему нарушаете? — козырнул лейтенант. — Как же так: без остановки, не оглядевшись, сразу — на проспект? Да вы что!..

— Так ведь обзор хороший, товарищ начальник. Ни одной машины. Зачем же зря тормозить...

— А знак? Висит же знак!

— Но зачем же подходить так формально?..

— Знак есть знак. Надо его уважать... Правила забыли, — лейтенант заглянул еще раз в мое удостоверение, — Елена Ивановна. Придется сходить на лекцию. Освежить знания...

И автоинспектор принялся заполнять направление. Вот тебе раз! В воскресный день, на который было столько планов. Да еще в десять утра, так что весь день пойдет наперекосяк. Вот уж наказание так наказание! Но спорить с милицией...

Осеннее утро выдалось, как на зло, прекрасным и спокойным. Настоящее бабье лето.

Перед московским Домом культуры «Созидатель», куда мне было выписано направление, длинная очередь. Почти исключительно из мужчин. Женщин мало. Оказалось, все это — проштрафившиеся водители. Люди сумрачны и часто посматривают на часы. Очередь подвигается медленно. Забыв свои извечные распри, мирно беседуют профессионалы и «частники». Некоторые явились в сопровождении жен и даже с детьми. Кое-кто повстречал здесь знакомых: «Ба! Сколько лет, сколько зим! Вот радость!»

— Часа два займет, — деловито говорит мой сосед. — Под конец покажут фильм «Ну, погоди!».

— Да? А вы что, бывали тут?

— Не раз. Но сегодня пришел за товарища. Он по грибы поехал...

— Главное: положить «путевку» в свой ящик. Не ошибиться, — поучает меня другой. — Все они под номерами. Надо опустить направление в ящик того района, где у вас произошло нарушение. Иначе не засчитают, начнут таскать, могут даже на десятку оштрафовать.

У входа в Дом культуры — репродуктор. Чей-то голос убеждает нас ши-



и наказание

роко разъяснять правила движения у себя на работе, в доме. Лекция, видно, началась. Но скоро мы перестаем ее слышать, потому что входим наконец в двери и оказываемся у окошек касс. Обе кассирши настроены празднично:

— Почаще нарушайте! Мы благодаря вам план выполняем! — приговаривают они, отрывая билетик за билетиком по сорок копеек каждый.

Большой кинозал уже набит битком. Ни одного свободного места. Полно людей и в фойе. А народу все прибывает. Часто ли в «Созидателе» аншлаг?

В фойе довольно нудно. Предусмотрительные запаслись газетами, книгами и сейчас спокойно читают. Кто беседует. Кто дремлет. Репродуктор, видимо, неисправен, и доносящийся из него тихий голос лектора не слишком им мешает. Посреди фойе бегают дети. Конечно, где-нибудь на лужайке им было бы лучше, но что поделаешь. Рядом со мной, изнывая от скуки, сидит молодой человек. Вертит в руках целых три направления. И все на разные фамилии. Очевидно, представитель небольшого, но дружного коллектива нарушителей.

— Кто курит, пожалуйста, в курительную, — деловито приглашает администратор.

Многие постепенно разбредаются по всему дому, рассматривая разные стенды, заглядывая в комнаты, где идут занятия кружков.

Единственно, где царит радостная атмосфера выходного дня, — это буфет. (А если бы еще очередь поменьше, да столиков побольше!) За кружками пива оживленно беседуют старые друзья и новые знакомые. Получилось нечто вроде импровизированной встречи по интересам, о которых теперь так много говорят. Из репродуктора доносится голос лектора. Если людей что-то заинтересовывает, они замолкают, прислушиваются. Если нет, продолжают свой разговор. Где еще найдешь такое уютное место и время для беседы с друзьями. А как доказала наука, радость общения абсолютно необходима для современного человека.

После лекции — небольшой фильм о вреде пьянства. Фильм неплохой.

— Ничего. Можно посмотреть. Даже посмеяться, — сообщает один из молодых людей, покинувших на время буфет.

А потом — новая лекция. В фойе, где я сижу, ее почти не слышно, поэтому я углубляюсь в воспоминания. Со мною это уже однажды было. Лет двенадцать назад. Но тогда в ГАИ нас собрали человек тридцать, не больше. В те времена еще не задерживали за превышение скорости на магистралях и за то, что водитель забыл пристегнуть ремень безопасности. И хотя воскресного дня и тогда было до смерти жаль, беседа оказалась полезной. Капитан милиции разобрал с нами наиболее частые ошибки водителей и пешеходов, из-за которых создаются аварийные ситуации, дал практические советы, познакомил с обстановкой на московских улицах и магистралях. Это было полезно даже для опытных водителей.

...Репродуктор словно откашлялся и зазвучал неожиданно четко и громко. Какой-то сведущий человек говорил об эффективности ремней безопасности, оперируя множеством фактов и цифр. Жаль только, что он не объяснил, почему эти ремни до сих пор таких трудов стоит приобрести.

И вот наконец, как и предвидел мой сосед по очереди, начали показывать популярнейший «Ну, погоди!».

Стало быть, все. Действительно, в фойе на столиках расставили ящики. На каждом — номер одного из отделений ГАИ. Дело за пустяком. Надо узнать, в чьей сфере действия тебя задержали, и не обознаться ящиком. По счастью, в Доме культуры собралось достаточно представителей разных отделений столичной милиции. Они коротали с нами свой рабочий день, не скрывая простодушной радости по поводу столь «высокой явки».

Я с облегчением бросаю в свой ящик направление на лекцию.

Но, оказывается, не все торопятся уйти поскорее.

— Я вот не обижаюсь, — говорит немолодой мужчина. — Сначала пошел наверх. Ну там, правда, очень уж душно. Трудно слушать. Спустился вниз,— он кивнул в сторону буфета. — Там тоже репродуктор... Да вот еще друга встретил. Хорошо так посидели. Пиво тут всегда хорошее. Спешить мне сегодня некуда. Так что я нисколько не обижаюсь.

Вот тебе и раз! Что для одного чистое наказание, другому — в радость. Да, понять другого человека не просто. Но я очень старалась. Попробовала представить себе, как встал человек воскресным утром и не знает, чем бы заняться. Хобби не обзавелся, друзья в этот день куда-то разъехались или заняты своими делами. А тут как раз приглашение из ГАИ в Дом культуры. Здесь и кино, и лектор, и буфет с хорошим пивом, где можно подсесть за столик к людям, с которыми есть общие интересы. Еще бы сюда шахматы, читальню, телевизор. Да поменьше бы народу. И чем не клуб выходного дня, о котором столько разговоров, по которому многие так тоскуют.

Как получить в него приглашение? Очень просто. Достаточно незначительно нарушить правила движения.

Е. СУРОВА

Рисунок В. Бланкмана



Посмотришь на этот снимок, на указатель со стрелой, нацеленной в подъезд жилого дома, и невольно вспоминается английский анекдот. Водитель не справился на повороте с управлением, и грузовик, проломив у дома возле дороги стену, въехал в квартиру. Перепуганный шофер пролепетал в оправдание:

— Я хотел спросить, как проехать в Лондон...

— Через кухню и направо! — ответил невозмутимо хозяин.

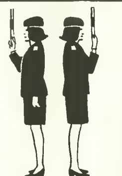
Как видите, примерно такая же ситуация сложилась в Чернигове на перекрестке этих двух улиц. Если верить глазам, то путь в Киев пролегает прямиком через подъезд под развесистыми липами. Правда, местные водители знают, что главная дорога уходит здесь влево. А каково приезжим? Им, пожалуй, поможет лишь пословица «Язык до Киева доведет», на которую, как видно, и положились работники службы организации движения.



Как известно, самые первые дорожные указатели на Руси упоминаются еще в былинах. Стоял на развилке дорог этакий огромный камень, на котором были высечены всякие предупреждения вроде «Направо пойдешь — коня потеряешь, налево — будешь иметь массу других неприятностей!». В общем, и так и так — плохо. Но то было в былинах и сказках. А теперь взгляните на этот перекресток в Геническе. Вместо древнего камня — современные дорожные знаки, но... получилось как в сказке: и налево — главная дорога, и направо — главная. Но какая все-таки «главнее»? Кто кому должен уступать путь? Ничего не ясно. Может, лучше поискать работника местной ГАИ, чтобы вместе попытаться решить этот дорожный ребус?



Если регулировщик обращен к водителям грудью или спиной с опущенными или вытянутыми в стороны руками, то движение всех транспортных средств запрещено





Если регулировщик поднял руку вверх, то независимо от положения его корпуса движение всех транспортных средств запрещено



Если регулировщик с вытянутой вперед правой рукой обращен к водителям спиной или правым боком, то движение всех транспортных средств запрещено

Сигналы для регулирования дорожного движения



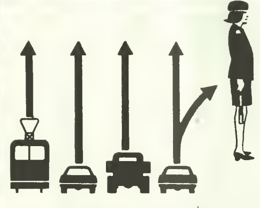




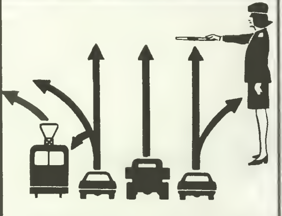
Наиболее распространенные из дополнительных сигналов регулировщика:

1. «Ускорьте движение!»
2. «Побыстрее поворачивайте налево!»
3. «Проезжайте за спиной, и побыстрее!»
4. «Побыстрее поворачивайте направо!»
5. «Остановитесь!»
6. «Подождите поворачивать!»

НА ПЕРЕКРЕСТКЕ — РЕГУЛИРОВЩИК

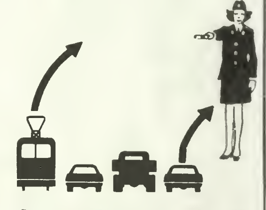


Если регулировщик обращен к водителям боком с опущенными или вытянутыми в стороны руками, то нерельсовым транспортным средствам разрешено движение прямо и направо, трамваям — только прямо

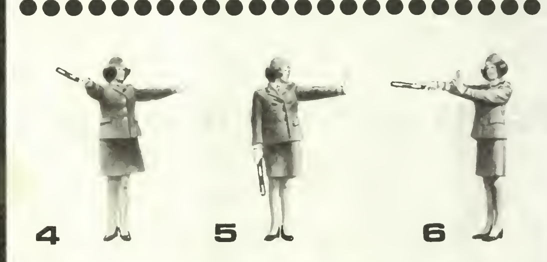


Если регулировщик с вытянутой вперед правой рукой обращен к водителям левым боком, то нерельсовым транспортным средствам разрешено движение во всех направлениях, трамваям — только поворот налево

Этот плакат позволит всем читателям журнала, одним впервые, другим — как повторение, детально рассмотреть и запомнить сигналы, подаваемые регулировщиком (или другим лицом, уполномоченным регулировать дорожное движение), и их значение. Согласно Правилам дорожного движения сигналами регулировщика являются определенные положения его корпуса и жесты руками как с жезлом, так и без него. Их можно разделить на основные и дополнительные. Основные четко определены соответствующими пунктами Правил. В отношении же дополнительных сказано лишь, что они должны быть понятны водителям и пешеходам. В практике организации движения такие сигналы уже сложились, применяются довольно широко, и мы их показываем здесь тоже.



Если регулировщик с вытянутой вперед правой рукой обращен к водителям грудью, то разрешен только поворот направо



Кто виноват?

Без оглядки

Тему сегодняшнего разговора обусловили главным образом следующие два обстоятельства. Статистика дорожных происшествий за последние годы свидетельствует, что, во-первых, около 40% всех аварий на наших дорогах составляют столкновения транспортных средств, а во-вторых, происшествия эти растут почти в два раза быстрее, чем все другие. Столкновения же, как известно, чаще всего случаются при маневрах водителей.

Маневрирование всегда связано с определенными опасностями. Теория транспортных потоков, например, рассматривает маневр как «возмущение, нарушающее оптимальное движение транспортных средств». Не случайно маневры строго регламентированы Правилами. И все-таки водители, совершая в потоке «шаг в сторону», проявляют порой поразительную беспечность, действуют без оглядки.

Фамилий в этот раз мы решили не называть. Ситуация, которую собираемся исследовать, описана во многих письмах в редакцию. Кроме того, те или иные суждения, с которыми хочется поспорить, принадлежат разным авторам, и лишь для упрощения дела условно приписаны одному человеку.

Итак, водитель А собирался на перекрестке сделать левый поворот. Дорога, по которой он двигался, хотя и была не очень широкой — всего по одной полосе в каждом направлении, но по отношению к пересекающей обозначена как главная. Включив световой указатель, водитель А приблизился к перекрестку и начал маневр. Начал, а вот закончить не пришлось. Оказалось, что в это время его машину обгонял другой водитель (назовем его «Б»), которого он почему-то не видел. Тот же, хотя и применил экстренное торможение, столкновения избежать не смог. Как выясняется, каждый полагал, что действует в полном соответствии с правилами движения. Но тогда почему же произошла авария?

Водитель А, решив повернуть налево на перекрестке, согласно пункту 87 Правил должен был занять крайнее левое положение на своей стороне проезжей части. Перед перестроением же (и поворотом) обязательно заблаговременно подать сигнал световым указателем поворота (пункт 68). Однако этот предупредительный сигнал, как прямо указывается в пункте 70, не дает преимущественного права проезда и не освобождает от принятия необходимых мер предосторожности. Вот в отношении этих мер предосторожности мнения авторов писем и расходятся.

По правилам перед началом перестроения (и всяким изменением движения) водитель обязан убедиться, что своим маневром не создаст помех для движения (пункт 85), а в процессе самого маневра — уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно в прямом направлении (пункт 86).

С этим согласны все. А дальше? Допустим, водитель А, выполнив все перечисленные выше требования, перестроился в крайнее левое положение и приготовился к повороту. Некоторые считают, будто теперь ему остается лишь убедиться в том, что его маневр не помешает водителям встречных транспортных средств. Мнение это обосновывается тем, что обгоны на перекрестках запрещены пунктом 95 Правил. Но разве на всех перекрестках? Нет, в этом же пункте приводятся исключения, в частности разрешающие обгон на дороге, которая является главной по отношению к пересекаемой. Как и происходило дело в рассматриваемом случае.

Напомним также, что обгон мотоциклов без коляски разрешен и на перекрестках равнозначных дорог, не говоря уж о том, что обгоняющим может быть и специальный автомобиль, водитель которого при определенных условиях имеет право отступать от требований правил обгона.

Во всех таких случаях для водителя, собирающегося сделать поворот, остается в силе требование пункта 93 Правил, который запрещает обгоняемому препятствовать обгону повышением скорости или иными (подчеркнуто мной. — В. Я.) действиями.

Другое возражение водителя А сводится к утверждению, что, если он подал предупредительный сигнал, его должны обгонять только справа. Однако и здесь он ошибается. 92-й пункт предписывает обгон с правой стороны нерельсового транспортного средства, водитель которого не только подал сигнал поворота налево, но и приступил к его выполнению. А вот приступать к выполнению левого поворота водитель А может только после того, как убедится, что своим маневром не создаст помех для движения, в том числе уже обгоняющему его транспортному средству.

И самое главное — требование обгонять нерельсовое транспортное средство с правой стороны относится к водителям, которые движутся следом за обгоняемым и еще не начали выезжать из ряда. Вот им-то Правила и говорят: в такой обстановке выезжай для обгона вправо. У тех же, кто предпринял обгон до подачи сигнала, уйти вправо порой и возможности уже нет.

Конечно, невыполнение водителем А требований Правил вынуждало водителя Б отказаться от продолжения обгона и принимать экстренные меры. Водителю Б со своей стороны следовало руководствоваться требованиями пункта 73, который обязывает принять меры к снижению скорости или остановке транспортного средства перед любым препятствием, которое он должен был и мог предвидеть. Если водитель Б при обгоне мог понять, что водитель А начинает поворот налево, то с этого момента (при отсутствии других признаков) он мог предвидеть, что обгоняемый автомобиль станет ему препятствием. С учетом этого обстоятельства и должен решаться вопрос, виновен он в аварии или нет.

Всем, кто выполняет на дороге маневр, мы повторим еще раз: не спеши, оглядись, не создавай помех для движения, в том числе и тем, кто обгоняет тебя на перекрестке.

В. ЯНИН,
заведующий сектором ВНИИ судебных экспертиз

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ГДР. В Эрфурте осуществлено интересное мероприятие для разгрузки города от потока легковых автомобилей, прибывающих из других мест. На окраинах, вблизи автомагистралей и конечных станций трамвая были выбраны и оборудованы вместительные площадки для стоянок. Оставив здесь машину, каждый водитель получает жетон, дающий право бесплатного пользования трамваем на все время пребывания в городе.

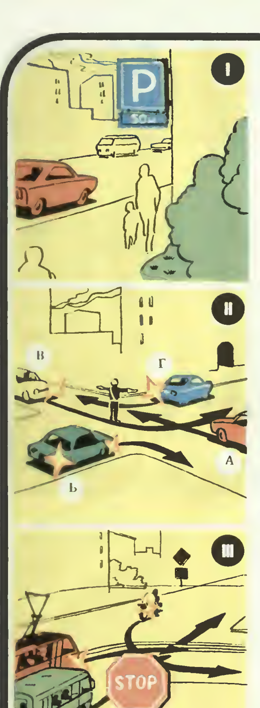
АНГЛИЯ. В соответствии с принятым транспортным законодательством на грузовых автомобилях и автопоездах большой длины должны устанавливаться дополнительные боковые фонари и передние габаритные огни белого цвета. Такая сигнализация будет применяться, когда длина автомобиля или автопоезда независимо от вида груза превышает 18,2 м.

КАНАДА. Исследования причин дорожно-транспортных происшествий показали, что 87,3% из них составляют ошибки участников движения в восприятии и оценке дорожной обстановки, 30,4% неудовлетворительное состояние дорог и 8,9% — неисправности автомобилей.

США. На горном участке магистрали в штате Вирджиния испытывается система противотуманного освещения. Светильники установлены на невысоких опорах у кромки проезжей части через каждые 60 метров на прямых участках и через 30 метров — на поворотах дороги. Водители положительно оценили работу системы. Она позволила двигаться в любых погодных условиях со скоростью около 65 км/час.

ФРАНЦИЯ. При изменении нагрузки на переднюю или заднюю ось автомобиля нарушается регулировка фар, что приводит к недостаточной освещенности дорожного полотна или, еще хуже, к ослеплению водителей встречных машин. Поэтому представляет интерес примененное на модели «Рено-20» гидравлическое устройство, которое изменяет наклон фар и обеспечивает оптимальную освещенность дороги.

ШВЕЦИЯ. По мнению ученых, из выхлопных труб автомобилей в стране ежегодно выбрасывается 1,5 миллиона тонн окиси углерода, 230 тысяч тонн углеводородов, 100 тысяч тонн окисей азота, 5 тысяч тонн окисей серы и 1,3 тысячи тонн свинцовой пыли. Существуют нормы содержания вредных веществ в отработавших газах, однако проверка комитета по охране окружающей среды показала, что 62% эксплуатируемых автомобилей не отвечают требованиям. Наиболее опасны в этом отношении БМВ-310/312, СААБ-99 и «Опель-рекорд».



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Что указывает табличка под знаком?

расстояние до зоны стоянки	протяженность зоны стоянки
1	2

II. Кто из водителей имеет право проезжать перекресток при таком сигнале регулировщика?

все водители	водители А, Б и Г	водитель А
3	4	5

III. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

трамвай автобус мотоцикл	мотоцикл автобус трамвай	мотоцикл трамвай автобус
6	7	8

IV. Можно ли вести дальше мотоцикл руками?

можно	нельзя
9	10

V. Можно ли в этом месте въехать во двор?

можно	нельзя
11	12

VI. Можно ли совершить обгон в этом месте?

можно	нельзя	при скорости обгоняемого менее 30 км/час
13	14	15

VII. Разрешено ли движение по этой полосе?

разрешено	не разрешено	разрешено при отсутствии машин на стоянке
16	17	18

VIII. Что означает такая разметка?

пешеходный островок	площадка стоянки	островок в месте разделения транспортных потоков
19	20	21

IX. Снижается ли боковая устойчивость автомобиля с повышением давления в шинах?

снижается	не снижается
22	23

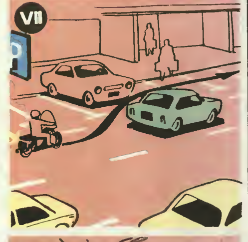
X. Какие колеса автомобиля более склонны к юзу при торможении?

задние	передние
24	25

Ответы — на стр. 35









Каждое соревнование манит к себе любителей спорта своими, только ему присущими чертами. Мотокросс — атлетизмом, каскадом прыжков, кольцевые автогонки — звонкой песней мотора, вихревыми скоростями, летний и зимний спидвей — динамичностью борьбы, своеобразной театральностью. Автомобильное же ралли прекрасно... ожиданием.

...Наш «уазик» свернул с Московской кольцевой дороги и взял курс на Ярославль. Три часа назад на Центральном стадионе в Лужниках состоялось торжественное открытие ралли «Русская зима» — заключительного этапа розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран. На просторной площади возле главной спортивной арены выстроились автомобилисты Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, Румынии, Советского Союза и Чехословакии. Всего 68 экипажей. Большинство из них наши: дело в том, что в рамках «Русской зимы» проходил чемпионат страны на автомобилях группы 2 (усовершенствованных).

После короткой церемонии открытия, завершившейся возложением цветов к памятнику В. И. Ленину, был дан старт соревнованиям. И сразу же первое испытание — 600-метровая гонка по аллеям стадиона. Бригада журнала «За рулем» — фотокорреспондент, редакционный водитель и автор этих строк — пожертвовала лужниковской стартовой гонкой и сразу же перебралась в Тушино, где на аэро-



СПОРТ

«РУССКАЯ ЗИМА»:

дроме клуба имени В. П. Чкалова участники преодолевали три круга по заснеженной трассе. Впрочем, и здесь мы задержались ненадолго: нужно было спешить в район Ростова Великого, по нашим предположениям, самую горячую точку ралли. Уже потом, просматривая судейские протоколы, узнали, что два московских испытания вывели в лидеры болгарский экипаж И. Чубриков — П. Церовский («Рено-17-гордини»), который выиграл гонку на стадионе и был вторым на «кольце» в Тушино.

На время наши пути с участниками «Русской зимы» разошлись. Более чем 1100-километровая трасса ралли повела их на Дмитров — к очередному пункту контроля времени, а затем на Ярославль. Нечего и надеяться, что, следуя тем же маршрутом, мы сможем уложиться в общий график и быть свидетелями спортивной борьбы. Поэтому мчимся по срезке. Проплыли сказочно красивые купола Троице-Сергиевской лавры в Загорске, мощные стены монастырей Переславля-Залесского. А кругом — великолепие настоящей русской зимы. Долго нынче не приходила она в Подмосковье. Казалось, осенней слякоти, затяжным дождям и влажным ветрам не будет конца. И вдруг, словно вспомнив о названии ралли и своих обязанностях перед участниками, зима враз вступила в права. Три дня бушевала метель, выполнив, по утверждению синоптиков, полуторамесячную снежную программу. Но вряд ли любуются сейчас спортсмены белым нарядом лесов и полей. Уж очень коварна дорога. Даже на скорости 80 км/час наш «уазик» беспокойно заерзал по лоснящейся от гололеда ленте шоссе, и водителю пришлось включить передний мост. Каково же гонщикам, сидящим за рулем мощных спортивных автомобилей: ведь шипы противоскольжения на этих ралли не разрешены.

Уже в сумерках видим указатель «Каюровский карьер» — там должна быть трасса четвертого дополнительного скоростного испытания (всего их тринадцать плюс два спецэтапа и одиннадцать пунктов контроля времени). До прибытия первой машины больше часа, а на старте все готово к приему участников. Вот оно, волнующее ожидание. Звонкая тишина, яркий свет в салоне судейской машины, приглушенный говорок невесть откуда взявшихся зрителей. Давно заметил, что в эти томительные минуты, предшествующие приходу экипажей, все стараются говорить тихо, словно боятся нарушить расчетливый ритм рассчитанный в секундах порядок соревнований. Поглядываем на часы, кажется, пора... И вот вдали, за чернеющей полоской леса, ярко взметнулись в небо первые всполохи. За ними еще — и уже три-четыре слепящих солнца стремительно надвинулись на нас, заливая все вокруг неестественным сиянием. С точностью голубых экспрессов метрополитена прибыли почти все экипажи. Лишь автомобиль С. Брундзы с напарником Э. Повилайтисом пришлось ждать лишних 20 минут. Направляясь к стартовой линии, Стасис успел сообщить, что менял полуоси.

А на стремительных трех кругах скоростного участка вовсю шел спор за



сенунды. Время И. Чубрикова недолго оствалось лучшим. Стартовавший следом А. Козырчиков улучшил его на 6,7 сенунды. Совсем немного проиграли ему другие экипажи из сборной СССР: К. Гирдвусиас — Г. Вашклвичус, Н. Елизаров — В. Григорьев, Я. Агкшев — М. Титов. Судя по всему, наша номанда, если суммировать результаты, была здесь вне нонкуренции. Этот предварительный прогноз стал еще более реальным после сноростной гонки в Сильницком нарьере, расположенном в 15—20 нилометрах от

ку, выгружают запасные колеса. А рядом, в уютном погребке одного кз соборов, тоже идут приготовления — на столы ставятся традиционные руссние пироги, занусна, чай. Здесь участники смогут отдохнуть в течение часа. Впрочем, далено не все: вездесущие механиниі уже привезли новости — три экапажа сошли, больше половины опаздывают после первого спецэтапа. Так что горячие предстолт минуты, не до чая...

В половине плтого утра — прибытие первой машины. Стрелка судейсних ча-

ПОБЕДА НА ФИНИШЕ



Каюровсного. И тут советсние спортсмены показали очень быстрые сенунды.

После плтого дополнительного испытания мы на несколько часов расстались с участниками ралли «Русская зима». Они ушли на Ярославль, Рыбинск, Углич. Ночью у них самое трудное — два спецэтапа. Для непосвлщенных расшифруем: так называют участок, как правило, сложный по профилю и дорожному покрытию, расположенный между двумя пунктами ноитролл времени. Средняя скорость здесь устанавливаетсл трудно допустимая — 90 км/час и более. Не уложился хотя бы на секунду в отведенный лимит времени — получай штрафную прибавну в виде целой минуты. Отыграть ее на дополнительных скоростных испытаниях почти невозможно.

И вновь ожидание. Пустынны улицы ночного Ростова. Только возле ансамблл соборов — архитектурной жемчужины древнего города — оживленно. Механики с прибывших «техничек» готовят свар-

Очередной экипаж готов уйтн нв скоростной участок (фото вверху слеаа).

Ночная гонка в Каюровском карьере (вннзу слева).

Польсккй экнпвж Б. Крупа — П. Мыстковскнй нв «Рено-17-гордннн» (№ 2) нв кольцевой гокке в Тушико.

Перед отметкой на контрольком пункте временн в Звгорске. Спраaa (№ 8) ввтомобнль К. Гкрдаускаса — Г. Вашкяаичуса.

Контрольное время 9 часов 49 мккут — экнпаж пркбыл без опозданкя.

Болгврскнй гонщик И. Чубрнков (на переднем плане) и механнк советской комвнды Л. Евснкоа в погребке ростовского собора, где был устроек буфет для раллкстоа.

Фото В. Князева



Результаты ралли «Русская зима»

Личный зачет (абсолютный): 1. Н. Большнх — И. Большнх («Москвнч—2140»); 2. Н. Елнзаров — В. Грнгорьев (ВАЗ—2103); 3. К. Гнрдаускас — Г. Вашкявнчус (ВАЗ—2103); 4. А. Варенко — В. Игнатьеа («ИЖ-раллн»); 5. Г. Паращенко — К. Антропов («ИЖ-комбк»); 6. Я. Агишев — М. Тнтов («Москвнч—2140») — все СССР. **Командный зачет. Национальный:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР; 4. СРР; 5. НРБ (команды ПНР н ВНР зачета не получнлк). **Клубный:** 1. «ИЖ-Планета»; 2. «Москвич»; 3. Автомотоклуб «Эстоння». **Заводской:** 1. АЗЛК-1; 2. «ИЖмаш»; 3. «Дачня» (СРР).

Итоговые результаты Кубка дружбы

Личный зачет: 1—3. И. Чубркков (НРБ), Б. Крупв, П. Мыстковский (обв — ПНР) — по 90 очков; 4—5. С. Квайзвр, И. Коттек (оба — ЧССР) — по 89; 6. М. Ставовяк (ПНР) — 84... 12—13. Я. Агншев, М. Титов (СССР) — по 67 очков (очкн за результвты на этапах воднтелю н штурману начисляются отдельно).

Командный зачет: 1. ЧССР — 29 очков; 2. ПНР — 26; 3. НРБ — 20; 4. СССР — 19; 5. ГДР — 15; 6. СРР — 10; 7. ВНР — 9.





Велика цена мгновения на старте мотогонок по льду.

Фото В. Горлова

I Всесоюзная зимняя спартакиада ДОСААФ

Рожденные оборонным Обществом

В конце декабря прошлого года на Центральном стадионе «Динамо» в Москве состоялось два спортивных события — матч по хоккею с мячом между командами высшей лиги и мотогонки по ледяной дорожке на «Приз открытия сезона». Вторая встреча не значилась в спортивном календаре, практически не рекламировалась, но тем не менее собрала вдвое больше зрителей, чем официальный поединок мастеров хоккея.

Этим частным примером мы не собираемся противопоставлять один вид спорта другому, просто хотим подчеркнуть ставший уже обычным факт — зимние (конечно, как и летние) соревнования автомобилистов и мотоциклистов на любом «уровне» неизменно привлекают на трибуны стадионов, треков и ипподромов многие тысячи болельщиков. В нынешнем сезоне им особенно повезло: любители спорта в разных районах страны смогли наблюдать старты I зимней Спартакиады ДОСААФ, посвященной 50-летию оборонного Общества.

В советском спорте есть верное мерило значимости того или иного соревнования — включение его в программу всесоюзных спартакиад, самых важных событий в спортивной жизни страны. Уже само по себе это говорит о том, что география такого состязания достаточно широка, что условия для тренировок и выступлений созданы практически всюду, где позволяет климат. Начавшаяся в декабре I зимняя Спартакиада (она продлится до конца марта) включает одиннадцать видов военно-технических соревнований, в том числе пять автомобильных и мотоциклетных — ралли, картинг, трековые автогонки на ипподроме, мотокросс и мотогонки по ледяной дорожке. Все они — детище оборонного Общества. В 1959 году руководство военно-техническим спортом в стране было возложено на ДОСААФ, и именно начиная с этого времени они обрели стройную систему, вышли на международную арену.

Для тех, кто следит сейчас за ходом Спартакиады, напомним некоторые факты из биографий автомобильных и мотоциклетных соревнований.

Самое старшее из них — **мотокросс.** Он был включен в рабочую Спартакиаду 1928 года. Тогда, да и еще четверть века спустя мотокросс мало имел общего с нынешним: гонщики преодолевали один круг протяженностью 100 километров, больше по лесным тропинкам, пашням, дорогам общего пользования. Каждый участник мог выбрать собственный путь, но с обязательным прохождением специально обозначенных пунктов. Лишь в 1957 году в Расторгуево (Московская область) состоялся первый мотокросс на короткой трассе и в три заезда. Несколько раньше советские гонщики приняли боевое крещение в международных соревнованиях. С начала шестидесятых годов они — постоянные участники чемпионатов мира. В их активе две золотые (В. Арбеков и Г. Моисеев), одна серебряная (Г. Моисеев) и три бронзовые (И. Григорьев, В. Арбеков и В. Кавинов) медали. Все они добыты в классе «250».

Началом зимних кроссов можно считать розыгрыш приза имени К. Е. Ворошилова, впервые проведенный в 1938 году. В следующем сезоне на спортивной арене появился еще один популярный приз — имени В. П. Чкалова, который до сих пор регулярно оспаривают команды Москвы и других городов. Оба эти состязания имеют ярко выраженный военно-прикладной характер.

В нашей стране получили признание на официальных соревнованиях шесть классов — 50, 125, 250, 350, 500 см³ и 650 см³ с коляской. Вместе со взрослыми в многочисленных районных, городских, областных, краевых, зональных, республиканских и всесоюзных соревнованиях участвуют юноши и женщины. В зимнюю же Спартакиаду включены два самых популярных класса машин — 250 и 500 см³. В этих кубатурах до нынешнего года состоялось соответственно 21 и 24 чемпионата страны, а среди ныне действующих кроссменов больше всех побед (четыре в классе «250») на счету московского армейца В. Арбекова.

После кросса следующими по «возрасту» следует считать **мотогонки по ледяной дорожке.** Москвич С. Бучин в 1937 году первым продемонстрировал на стадионе «Динамо» езду на «подкованном» стальными шипами мотоцикле. Затем долго дело ограничивалось показательными выступлениями, а в 1955 году на том же «Динамо» состоялись первые официальные соревнования. Интересно, что наряду с мужчинами в них выступали и женщины. Вот фамилии победителей: Н. Сусова, А. Савельев (125 см³), А. Степанов (350 см³). Первенства страны ведут историю с 1959 года. Тогда чемпионами стали Р. Ивонина, Б. Панферов (125 см³), Б. Самородов (350 см³), Н. Абдрахманов — В. Панченко (750 см³ с коляской).

В том же сезоне состоялся дебют советских спортсменов в международных соревнованиях. По инициативе Федерации мотоспорта СССР стали разыгрываться личные чемпионаты мира (в классе «500»), и самый богатый урожай медалей всех достоинств собрали наши спортсмены. Только золотых у Г. Кадырова шесть, у С. Тарабанько — две, у Б. Самородова — одна. А наши всесоюзные первенства разыгрываются в четырех кубатурах: до нынешнего года в классе 125 см³ их состоялось 17, в классе 175 см³ — 16, в классе 350 см³— 18 и на «пятисотках» — 18.

Двадцатилетнюю историю насчитывают **автомобильные ралли.** Первые все-

сов уже перевалила контрольную отметку, а над городом по-прежнему висит звенящая тишина. Ждать пришлось еще немало. Но вот наконец где-то внизу, за стенами кремля, внезапно возник мощный гул мотора, и через несколько секунд, полоснув фарами по сонным глазницам окон, у судейской машины замер приземистый «Фиат-абарт». Это польский экипаж М. Ставовяк — Я. Чижек, выступающий под четвертым стартовым номером. Опоздание — 4 минуты. «Заработаны» они на спецэтапах, последний из которых был под Угличем. Именно здесь находились ключи к победе в ралли «Русская зима». Найти их удалось далеко не всем экипажам — девять из них сошли с трассы. Самую ощутимую потерю понесла сборная Венгрии: в Ростов прибыли только два ее автомобиля. А это означало, что зачета команда не получит. По три экипажа осталось в составах сборных Болгарии, Польши и ЧССР. Теперь для них самое главное — добраться до финиша и обеспечить своим командам зачет. Без потерь продолжали борьбу лишь спортсмены ГДР и Румынии. Но никому из наших зарубежных гостей, прибывших благополучно в Ростов, не удалось избежать штрафного времени на спецэтапах.

В лучшем положении была сборная СССР. Она хотя и лишилась одного экипажа (С. Брундза — Э. Повилайтис), но остальными четырьмя уверенно удерживала лидерство. Вообще спецэтапы «по нулям» прошли всего восемь автомобилей (все наши!), из них два, ведомые Н. Елизаровым и К. Гирдаускасом, представляли национальную команду.

После Ростова ралли вышло на финишную прямую. Оставались, правда, те же

…зные соревнования состоялись в 1957 году, а уже в следующем сезоне — чемпионат страны. Любителям спорта хорошо известна программа ралли, они уведомлены об успехах наших спортсменов на международной арене. Нет нужды повторяться здесь. Тем более, что для Спартакиады принят вариант, имеющий ряд серьезных отличий от более распространенных летних ралли.

Он ведет начало с 1959 года, когда во всесоюзном календаре появилась строка «Зимние командные ралли «Прибалтика». Новизна заключалась не только в необычных дорожных условиях, но и в характере самой спортивной борьбы: экипажи одной команды шли по трассе вместе, поддерживая постоянную радиосвязь между собой, им разрешалась взаимопомощь, включая буксировку неисправной машины. Эти ралли, получившие ныне ранг Кубка СССР, и представлены в зимней Спартакиаде.

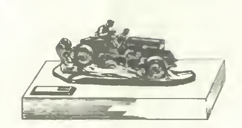
Сложную эволюцию претерпели **трековые автогонки**, в обиходе называемые ипподромными. Впервые они состоялись в 1961 году в Москве. Вместе стартовали гоночные, спортивные и серийные легковые автомобили. Разницу в мощности двигателей, динамических качествах уравнивал гандикап. Затем несколько лет чемпионаты страны (с 1966 года) разыгрывались отдельно для разных групп и классов машин. Одновременно шли эксперименты и поиски удобной для гонщиков и зрителей системы заездов. Теперь применяется один из вариантов таблиц, взятый из спидвея и позволяющий каждому спортсмену встретиться на дорожке со всеми соперниками. Устранено и деление на классы — «москвичи», «жигули» и «волги» (как правило, подготовленные в рамках группы 2) стартуют в объединенном зачете.

И наконец, пятый спартакиадный вид — **гонки на картах по ледяной дорожке.** Летний картинг ведет свою историю с 1961 года, когда был разыгран первый чемпионат страны, а первенство СССР на ледяной дорожке дебютировало двумя с половиной годами позже — в феврале 1964 года. Время не повлияло на специфичность этого соревнования (высокие требования к форсировке двигателя, применение шипов, своеобразные особенности техники езды), поэтому далеко не все картингисты, успешно выступающие летом, выходят на ледяные треки. До сих пор здесь собираются, как правило, спортсмены, знающие скрытые возможности двигателей, настоящие умельцы. К счастью, их у нас достаточно. Вот почему зимние чемпионаты приходится проводить по сложной системе отборочных (четвертьфинальных, полуфинальных) заездов и решающего, в котором определяются победитель и призеры соревнований.

Л. БОРИСОВ

На призы журнала „За рулем“

Шире круг



«Трофей заводов» в четвертый раз достался ВАЗу

Правда, в 1976 году его преимущество в отдельных чемпионатах СССР не выглядело столь убедительным. Мало того, после двух этапов — первенства страны по трековым гонкам и зимних командных ралли — таблицу розыгрыша «Трофея» возглавлял коллектив ижевского автомобильного завода, а главные претенденты — АЗЛК и ВАЗ шли уже за ним.

«Кольцо» на гоночных автомобилях и машинах группы А2 позволило волжанам несколько улучшить дела. Но все же в классе 1600 см³ они выступали ниже своих возможностей. Что же касается АЗЛК, то на старте чемпионата по кольцевым гонкам в группе А1 его представителей вообще не было. Именно этот этап сыграл решающую роль в определении победителя «Трофея».

Чемпионаты СССР по ралли в обеих группах — А1 и А2 — принесли выигрыш в очках команде АЗЛК. Однако его оказалось недостаточно, чтобы выправить положение, и приз вновь достался коллективу ВАЗа.

Спортсмены ижевского завода стартовали почти во всех чемпионатах, где допускались легковые автомобили групп А1 и А2. Третье место в розыгрыше переходящего приза нашего журнала — это успех. А вот результаты гонщиков уфимского моторостроительного завода настораживают. Ни в трековых гонках, ни на чемпионатах по «кольцу» или ралли представители УМЗ не заняли хороших мест.

В 1976 году основная борьба шла между членами «большой четверки» — коллективами ВАЗа, АЗЛК, ИЖа и ГАЗа. Очень сложно было претендовать на хорошую сумму очков коллективам, которые в силу специфики своей продукции могут выступать лишь в одном из этапов розыгрыша. Сюда относятся команды ЗИЛа, УАЗа и таллинского опытного авторемонтного завода. Причем ТОАРЗ заслуживает особой оценки, поскольку сегодня является единственным предприятием, которое поставляет для клубов и секций специальную спортивную технику.

Отмечая успехи заводских коллективов, хочется выделить особенно результативных спортсменов. Наибольший вклад для своих команд внесли в 1976 году Ю. Терентецкий (АЗЛК) и В. Богатырев (ВАЗ) — по 27 очков. В пятерку сильнейших вошли также Н. Елизаров (ВАЗ) — 18,5 очка, Я. Лукьянов (ВАЗ) — 18 и Ю. Левченко (ГАЗ) — 16.

1976 год подвел итоги «Трофея заводов» в шестой раз. Дважды обладателем становился коллектив АЗЛК и четырежды — ВАЗа. В 1977 году, когда на первенстве страны по кроссу будут разыгрываться чемпионские титулы на багги, откроется путь к участию в борьбе за «Трофей» запорожскому автозаводу и ленинградскому заводу объединения «Патриот». Думаем, что пришло время создать спортивную команду и на заволжском моторном заводе, поставляющем ГАЗу двигатели для «волг». Круг соискателей «Трофея заводов» может стать шире.

Итоговый результат: 1. ВАЗ — 96 очков; 2. АЗЛК — 84; 3. ИЖ — 44; 4. ГАЗ — 36; 5. УМЗ — 21; 6—7. ТОАРЗ и ЗИЛ — по 18; 8. УАЗ — 6.

Ход борьбы за «Трофей заводов» в 1976 году среди лидирующей четверки команд

Чемпионаты СССР	Сумма очков			
	ВАЗ	АЗЛК	ИЖ	ГАЗ
1. Трековые гонки на ипподроме (Москва)	15	8	11	3
2. Зимние ралли (Вильнюс)	16	20	21	3
3. Кольцевые гонки на гоночных машинах и легковых группы А2 (Рига и Таллин)	61	59	34	7
4. Кольцевые гонки на машинах группы А1 (Рига)	78	59	34	23
5. Ралли на машинах группы А1 (Выру)	84	64	35	28
6. Кросс (Кировоград)	84	64	35	36
7. Ралли на машинах группы А2 (Москва)	96	84	44	36

Примечание. Очки начисляются за первые десять мест в каждом классе по следующей шкале: 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

…карьерные гонки и дорожная под Переславлем, но они уже были знакомы участникам. А дальше — через Загорск в Москву. Здесь снова кольцевая трасса в Тушино и, наконец, заключительная гонка на столичном ипподроме. Она не могла уже существенным образом повлиять на командные и личные результаты, но интерес подогревался тем, что в последнем скоростном испытании разыгрывались призы, учрежденные журналом «За рулем». Сначала синий «Рено-17-гордини» И. Чубрикова зафиксировал на трех кругах ипподрома 3 минуты 33,5 секунды. Но этот результат не стал высшим: его на 1,9 секунды улучшил В. Гольцов на «Москвиче—412ИЖ». Третий приз достался гонщику из Москвы А. Варенко.

Сборная СССР добилась на ралли «Русская зима» убедительной победы, выиграв, таким образом, заключительный этап Кубка дружбы. Да и в личном зачете первые тринадцать мест достались нашим экипажам. А лучшими неожиданно оказались Николай и Игорь Больших — братья-близнецы, работающие в экспериментальном цехе ЗИЛа. Они впервые стали призерами ралли. Победители выступали на «Москвиче—2140» и защищали спортивную честь первой команды АЗЛК, которая была сильнейшей среди заводских коллективов.

Итоги «Русской зимы», хотя и приятные для советских гонщиков, не продвинули их ближе к Кубку. Солидный запас очков, сделанный на предыдущих этапах сборной ЧССР, оставил ей общую победу. В личном зачете первое место в Кубке впервые разделили сразу трое спортсменов.

Б. ЛОГИНОВ,
спецкор «За рулем»

Проблема «чистого» выхлопа

Едва ли какая-нибудь другая техническая проблема в современном автомобилестроении так волнует сейчас умы конструкторов, задает столько хлопот специалистам и так актуальна и остра, как проблема создания двигателя, не отравляющего воздух. Она имеет огромное значение для сотен миллионов людей, для биосферы, для всей окружающей среды. Вред, наносимый отработавшими газами здоровью людей, животному миру, каменным постройкам, металлическим сооружениям и даже самим автомобилям, становится с развитием автомобилизации все более чувствительным. В поисках выхода в ряде стран разработаны и приняты законы и предписания по ограничению загрязнения воздуха автомобилями; существуют также межгосударственные соглашения по этому вопросу, не миновала его своим вниманием и Организация Объединенных Наций.

Вот почему в последние годы мысли многих конструкторов и изобретателей обращены к этой проблеме, и мир время от времени облетают сенсации о создании «чистого двигателя». Но одно дело благие намерения, а другое — практический поиск действительно рациональных технических решений. Разумеется, лучше всего отвечала бы юридическим требованиям замена двигателей внутреннего сгорания какими-то более «гигиеничными». Однако, не говоря уж о том, что работы, ведущиеся в этой области, пока еще далеки от завершения (это относится и к электромобилю), нельзя забывать, что в мире сейчас эксплуатируется свыше 300 миллионов машин, карбюраторные и дизельные двигатели которых не выбросишь просто на свалку. Вот почему ниже пойдет речь главным образом о научных исследованиях в области «обезвреживания» двигателей внутреннего сгорания, которые и в обозримом будущем сохранят, очевидно, свое ведущее положение в энергетике автомобильного транспорта.

Нельзя, конечно, сказать, что поиски эти ведутся на голом месте. Многое уже сделано: довольно широко, например, применяются усовершенствованные карбюраторы; существуют устройства, исключающие нарушение регулировок в процессе эксплуатации; немало способствует борьбе с загрязнением воздуха применение бесконтактных электронных систем зажигания. Однако факт остается фактом — того, что уже достигнуто, не хватает для удовлетворения более жестких требований, выдвинутых жизнью. Пути, по которым до сих пор шло автомобилестроение в борьбе с токсичностью отработавших газов, не вывели его пока на широкую дорогу экологической безвредности. И каждое новое слово в этой области, каждый шаг, сделанный в этом направлении, привлекают к себе внимание все более широкого круга специалистов.

В чем суть проблемы? Что делает ее столь сложной, что даже такие крупнейшие автомобильные концерны, как «Форд» и «Дженерал Моторс», публично признают свою «беспомощность в этом деле», хотя при современном уровне развития техники и химии подобные признания звучат, кажется, парадоксально?

Технические трудности тут, действительно, есть. В основе их лежит причина, которую — по аналогии с медицинской — можно было бы назвать «тканевой несовместимостью» компонентов, входящих в состав автомобильного выхлопа.

Как известно, главными виновниками отравления воздуха выхлопными газами являются содержащиеся в них окись углерода (CO), несгоревшие углеводороды (CH), окислы азота (NO_x), а также «твердые вещества», в том числе токсичный свинец (в случае применения этилированного бензина). Бесцветная, без запаха, в высшей степени ядовитая окись углерода по праву считается врагом № 1.

Она возникает как продукт неполного сгорания рабочей смеси, обусловленного недостатком воздуха. Несгоревшие углеводороды также появляются в результате несовершенного процесса сгорания. Образованию же окислов азота, напротив, способствует не столько плохое, сколько хорошее сгорание топлива.

Эта подробность имеет, как оказалось, колоссальное значение. Если для уменьшения содержания в «выхлопе» CO и углеводородов достаточно применить ряд конструктивных мер, способствующих более эффективному смесеобразованию, более равномерному распределению рабочей смеси по цилиндрам и, в конечном счете, лучшему сгоранию, то с окислами азота дело обстоит гораздо сложнее. Более того, все, что способствует устранению CO и углеводородов, как на грех, влечет за собой увеличение «производства» окислов азота. Они образуются именно тогда, когда благодаря оптимальному давлению сгорания и высоким его температурам удается достичь наилучших показателей по мощности двигателя и расходу топлива.

Получается заколдованный круг, выход из которого связан, как правило, с неизбежными компромиссами. Как бороться с окислами азота? Более или менее надежно показал себя метод отгона выхлопных газов во впускной коллектор и переобогащения рабочей смеси. Для дожигания CO и углеводородов используют **термореактор**, устанавливаемый непосредственно за выпускной трубой двигателя. Этот способ, естественно, повышает расход топлива, не говоря уж о том, что сам термореактор — довольно деликатный и недешевый прибор. Он работает при температурах порядка 600—800°, требует поэтому для своего изготовления специальных сталей и, кроме того, наличия воздушного насоса, который поставляет необходимый для дожигания CO и углеводородов воздух.

При нейтрализации вредных компонентов, входящих в состав отработавших газов, возможно также применение **катализаторов**.

Но сложность в том, что наиболее эффективными из них являются платиновые. Использование более дешевых материалов обходится дороже — такие катализаторы начинают действовать лишь при относительно высоких температурах. Наиболее надежная очистка «выхлопа» обеспечивается в двухступенчатом катализаторе.

Катализаторы как будто оказались пригодными для сегодняшних норм чистоты «выхлопа». Остаются, правда, неясности в вопросах снижения их стоимости, повышения срока службы, а также то немаловажное обстоятельство, что применение их предполагает, как правило, работу на неэтилированном бензине. При этом нельзя забывать, что дальнейшее ужесточение норм на токсичность выхлопа (а оно, по-видимому, через несколько лет снова станет неизбежным) может потребовать каких-то новых решений.

Определенный интерес представляют ведущиеся сейчас исследования двигателей с так называемым **послойным зарядом**, благодаря которому становится возможным воспламенять невозгораемые при обычных условиях бедные рабочие смеси. С камерой сгорания в таких двигателях соседствует форкамера, куда через добавочный клапан вводится сравнительно богатая смесь. После воспламенения от свечи эта смесь поступает из форкамеры непосредственно в камеру сгорания и сама зажигает поступающую сюда бедную рабочую смесь. Сгорание, в конечном



[illegible], происходит более совершенно, что существенно уменьшает содержание вредных компонентов в выпускных газах. На страницах «За рулем» еще в конце пятидесятых годов был описан двигатель ГАЗ с форкамерно-факельным зажиганием. В настоящее время подготовка производства таких двигателей ведется на ЗИЛе. Этот уже известный принцип решилась активно использовать японская фирма «Хонда» и даже начала серийный выпуск подобных двигателей. Работы в этой области — пока еще на стадии экспериментов — ведутся и другими фирмами. «Ахиллесовой пятой» данного принципа является почти неизбежное уменьшение литровой мощности двигателя, однако свойственные ему достоинства дают возможность полностью отказаться от дорогостоящих способов термического или каталитического дожигания ядов.

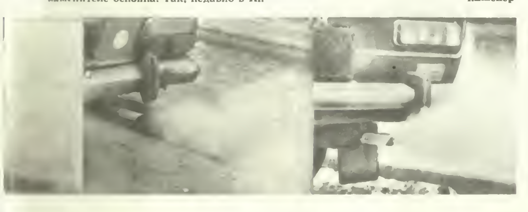
Поиск средств борьбы за чистоту выхлопа в самой конструкции двигателя, — не прибегая, так сказать, к внешним средствам в виде дополнительных приборов типа термореакторов, катализаторов и т. п., — нередко приводит к парадоксальным решениям: приходится поступаться многим из того, что было достигнуто за последние годы в области моторостроения. Так, выяснилось, что тенденция к созданию короткоходных двигателей с высокой степенью сжатия, одержавшая в последние двадцать лет внушительную победу над концепцией длинноходности, испытывает ныне, в свете требований чистоты выхлопа, своеобразный кризис. Сейчас начинают заново открывать преимущества длинноходных двигателей, в которых благодаря лучшему наполнению цилиндров достигается при прочих равных условиях более эффективная «очистка» выпускных газов, не говоря уж о большей гибкости работы и экономичности. На ближайшие 10—15 лет предсказывают даже неизбежный «ренессанс» длинноходных двигателей.

Несколько особняком стоит вопрос об использовании в двигателях внутреннего сгорания новых видов топлива, более «гигиеничных» в выхлопе, чем бензин. Применение сжатых или сжиженных газов дает необходимый эффект, но связано с некоторыми трудностями эксплуатации газобаллонных автомобилей. Во всяком случае, способ этот давно уже не содержит элементов новизны, чего не скажешь, например, о применении в тех же целях водорода. Работы, ведущиеся в ряде стран, в том числе в СССР, позволяют уже сейчас говорить о нем как о вполне вероятном заменителе бензина. Так, недавно в Институте проблем машиностроения Академии наук УССР испытывался «Москвич» с двигателем, работающим на водороде. Машина снабжена компактным реактором, где основной реагент в виде порошка взаимодействует с водой. В результате происходящей здесь химической реакции выделяется водород, поступающий затем в смеси с воздухом в цилиндры двигателя. Разумеется, тут еще предстоит решить немало проблем, в частности, изучить более глубоко специфику работы двигателя на водороде, обеспечить полную взрывобезопасность топливной системы, найти пути к уменьшению первоначальных капитальных затрат. Но первые шаги, сделанные в этом направлении, обнадеживают.

И наконец, несколько слов о наших, мевших в прошлом году сообщениях, касающихся создания **новых топливных смесей** для автомобильных двигателей. Наиболее успешными были эксперименты концерна «Гудьир» со смесью из бензина, воды и спирта в определенных, запатентованных, пропорциях (авторы Кеннет Фреч и Джеймс Фазума). Антидетонационная стойкость таких смесей, как утверждают, настолько высока, что полностью отпадает необходимость в присадке тетраэтилсвинца или других антидетонаторов, отрицательно воздействующих на состав выпускных газов. Другое «новое топливо», а именно смесь воздуха, газообразного водорода и паров бензина, сулит еще большие преимущества. Но... пока работы по применению спирто-водо-бензиновых смесей не вышли за рамки лабораторных испытаний и до промышленного производства далеко.

Чем дальше идут поиски, тем очевиднее становится: какими бы ни были средства — будь то дополнительная аппаратура, конструктивные изменения в самих двигателях или применение новых топливных смесей, — достижение заданной цели требует определенных жертв. Во всяком случае, без компромиссов тут не обойтись, тем более что одновременно ведь решаются и другие важнейшие технические проблемы, продиктованные требованиями времени, — повышение первичной, заложенной в самой конструкции автомобиля, безопасности движения, борьба с автомобильными шумами и т. д. Можно заранее сказать, что безопасный, бесшумный автомобиль с «чистым» двигателем явится своеобразным диалектическим синтезом этих требований времени и технических реальностей.

Ю. КЛЕЙНЕРМАН,
инженер



По письму приняты меры

Редакция получила письма от автолюбителя Г. Вершинина из Ленинграда и водителя совхоза «Серебряковский хутор» Ростовской области В. Беркутова, которые предъявили серьезные претензии к качеству «Москвича» и автомобиля-цистерны АВВ—3,6. Мы направили их на заводы-изготовители.

Вот что нам на них ответили.

Заместитель директора автозавода имени Ленинского комсомола Н. Строков: «Завод принес извинения Г. А. Вершинину за допущенные дефекты при сборке «Москвича». Все неисправности машины были устранены на гарантийном пункте Ленинграда. На лиц, допустивших дефекты, приказом по заводу наложены взыскания».

Главный инженер каспийского машиностроительного завода Ю. Головков: «Все замечания по качеству изготовления АВВ—3,6 (автомобиль-цистерна для подвоза воды на пастбища, базируется на шасси ГАЗ—53А) подтвердились. Мастер участка, выпускающего эти машины, контролер и рабочие, виновные в изготовлении продукции с отклонениями от документации, приказом по заводу наказаны. Письмо В. В. Беркутова было обсуждено на всех производственных участках вместе с техническим отделом и ОТК. В результате был составлен план мероприятий по улучшению качества АВВ—3,6».

Главный инженер поблагодарил водителя за письмо.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29.

Правильные ответы — 1, 5, 8, 10, 11, 14, 17, 21, 22, 24.

I. Эта табличка называется «Расстояние до объекта» (пункт 35, 5.2). Стало быть, в данном случае на ней указано расстояние до места стоянки.

II. При таком положении регулировщика с разведенными или опущенными руками движение разрешено только тем водителям, к которым он обращен боком, и только в прямом направлении или с поворотом направо (пункт 61).

III. Трамвай и автобус находятся на второстепенной дороге, а потому мотоциклист пользуется перед ними преимуществом (пункт 110). Он сохраняет его и при левом повороте (пункт 113). На равнозначной дороге водитель трамвая имеет преимущество перед водителем нерельсового транспортного средства (пункт 111).

IV. Лица, ведущие руками мотоцикл (или велосипед) по краю проезжей части дороги, должны следовать только по ходу движения транспортных средств (пункт 16).

V. В показанной обстановке водитель имеет право въехать во двор, ибо двойную линию разметки такого вида со стороны прерывистой линии пересекать разрешено (пункт 44).

VI. Обгон здесь запрещен, ибо он связан с выездом на соседнюю полосу движения, а пересекать такую линию разметки водителю, находящемуся от нее справа, нельзя (пункт 44).

VII. Площадки для стоянки, ограниченные сплошными линиями разметки, использовать для движения запрещено (пункт 45).

VIII. Такими косыми штрихами отмечаются островки в местах разделения транспортных потоков (пункт 42, 1.16).

IX. С повышением давления в шинах уменьшается площадь их контакта с полотном дороги, а поэтому автомобиль имеет меньшую «сопротивляемость» действию боковых сил.

X. Силы инерции при торможении снимают часть нагрузки с задней оси автомобиля. От этого уменьшаются силы сцепления задних колес с дорогой, и они легко могут заблокироваться.

ПРОТОЧКА БАРАБАНОВ БЕЗ СТАНКА

Когда приходит время заменять **на автомобиле** тормозные колодки, вы практически всегда замечаете большую или меньшую выработку поверхности барабанов (это, понятно, относится к машинам с барабанными тормозами). На рабочей поверхности — кольцевые канавки, а у края — буртик, который иногда даже мешает снять барабан. Неровности значительно удлиняют срок приработки новых накладок, ухудшают эффективность тормоза. Поэтому рекомендуется периодически, при замене колодок, устранять неровность, протачивая барабаны на токарном станке.

Но станок доступен не каждому. А нельзя ли обойтись без него? Можно. Вывесите машину, подстрахуйте ее надежной подставкой и снимите заднее колесо. Затем «стащите» барабан с полуоси, переверните его и закрепите рабочей поверхностью наружу, как показано на фотографии. Пустите двигатель, включите первую или заднюю передачу. Вывешенная полуось с барабаном придет во вращение. Теперь, подведя к внутренней поверхности барабана острый шабер или



наждачный камень, вы быстро и с достаточной чистотой сгладите выработку. Поскольку «резец» закреплен нежестко, окружность рабочей поверхности барабана практически не изменяется.

Используя заднюю полуось как привод, можно так же обработать барабаны передних колес. Напоминаю! Кузов со стороны снятого колеса надо опереть на надежную подставку, и не забудьте подложить под передние колеса тормозящие колодки.

З. ЛЕВЯНТ

121096, г. Москва, Кастанаевская, 3, кв. 7

ЗАМЕНА ВТУЛОК САЙЛЕНТ-БЛОКОВ

На моем **«Москвиче—412»** износились втулки сайлент-блоков в нижних рычагах передней подвески. Если вам случалось менять эти детали, не надо объяснять, какая это сложная операция. Но при помощи специального съемника можно упростить и облегчить замену, свести время на нее до 12—15 минут.

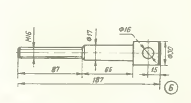
Предлагаю такой съемник (см. рисунок). Он изображен в рабочем положении в начале выпрессовки сайлент-блока.

Подвижная втулка **2** съемника упирается в наружную втулку сайлент-блока **4**. Винт **6** через стакан **5** опирается на втулку рычага **3** подвески. При заворачивании винта сайлент-блок выдавливается в сторону стакана. Операция занимает 5—6 минут. Новый сайлент-блон устанавливается справа от подвижной втулки **2**, и, таким же образом заворачивая винт, мы запрессовываем ее на место.

Для удобства работы к втулке **2** следует приварить ушки **1**, толщиной 8—10 мм, за которые и зажимают съемник в тиски.

В. ЗАЙЦЕВ

Донецкая область, г. Северск, ул. Суворова, 11, кв. 5



Съемник сайлент-блоков нижних рычагов подвески: 1 — приваренные ушки; 2 — подвижная втулка; 3 — рычаг подвески; 4 — сайлент-блок; 5 — стакан; 6 — винт.

КЛЕЙ ЛЕЧИТ СВЕЧУ

Случается, что нестарая в общем-то свеча зажигания **(на мотоцикле или автомобиле)** при определенных условиях дает перебои в искрообразовании из-за того, что электрически пробит ее изолятор. Восстановить работоспособность свечи можно посредством силикатного клея, нанося его в несколько слоев на изолятор. Сушить клей надо полтора-двое суток.

А. УГЛОВ

142140, г. Ногинск, ул. 5-я Колхозная, 4

ПРОСТОЕ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ

Подвижный контакт прерывателя у **автомобиля ВАЗ** приварен к рычажку, согнутому из тонкой полоски стали (см. рисунок). На моей машине по капиллярной щели ребра жесткости рычажка от оси прерывателя просачивалось масло. И хотя количество его ничтожно, это вызывало загрязнение и обгорание контактов.

Я осторожно снял рычажок, тщательно промыл в ацетоне и заполнил капилляр эпоксидной смолой (в крайнем случае можно воспользоваться даже нитроэмалью). Затем просушил и поставил на место.

Теперь контакты не замасливаются.

Так «заклеивается» капилляр на ребре жесткости: 1 — разрез ребра жесткости; 2 — эпоксидный клей.

В. САЙБЕРТ

483310, Алма-Атинская область, г. Талгар, ул. Механическая, 3, кв. 5

САМОДЕЛЬНАЯ ОПОРНАЯ ВТУЛКА

Предлагаю сравнительно простую конструкцию опорной втулки для амортизатора задней подвески **«Запорожца» модели «966»**. Сама втулка — ее размеры даны на рис. 1 — вытачивается из твердой резины. Кроме нее нужно подобрать или выточить из латуни шайбу **5** наружным диаметром 40 мм и внутренним 21 мм (толщина 1,5—2,0 мм).

Остальные детали сохраняются штатные. Установка втулки в проушину (рис. 2) не представляет труда. Затем запрессовываем в нее посредством оправки (размеры которой даны в инструкции к автомобилю) и мыла распорную втулку **3**. Теперь можно устанавливать на место амортизатор. Шайбы **5** и **8**, стянутые болтом **1**, надежно фиксируют нижний конец амортизатора.

Как видно на рис. 2, в собранном и затянутом узле на втулке образуются буртики высотой 5—6 мм, которые хорошо удерживают ее от осевых смещений.

С. ШЕЛУДЬКО

614017, г. Пермь, ул. Р. Землячки, 12, кв. 3

Рис. 1. Втулка из резины.

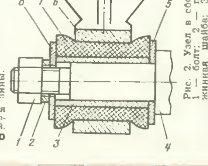


Рис. 2. Узел в сборе: 1 — болт; 2 — пружинная шайба; 3 — втулка; 4 — рычаг; 5 — шайба; 6 — проушина; 7 — резиновая втулка; 8 — шайба.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ПОПРАВЬТЕ ФЛАНЕЦ

«После промывки карбюратора двигатель мотоцикла «Восход—2» стал пускаться и работать лишь при очень сильном обогащении смеси. Собран он правильно: я несколько раз снимал его и проверял. Что произошло?» — спрашивает Г. Кочерыгин из Алтайского края.

Поскольку двигатель может работать лишь при определенном составе смеси, то очень богатая смесь, которую приготовляет карбюратор, нормализуется где-то на пути в цилиндр. Раз вы снимали карбюратор, почти с уверенностью можно сказать, что происходит это вследствие подсоса воздуха через щель, которая образовалась между фланцем карбюратора и впускным патрубком. Если просвет щели значит деформирован фланец карбюратора. Чтобы убедиться в этом приложите фланец к стеклу. Восстановить плоскость можно при помощи шкурки, положенной на какую-нибудь ровную поверхность.

Обычно фланец деформируется от чрезмерной затяжки гаек. Чтобы их не приходилось сильно заворачивать, каждый раз при снятии карбюратора меняйте прокладку.

ШКУРКА НЕ ГОДИТСЯ

«Как часто требуется зачищать контакты прерывателя у автомобиля или мотоцикла и почему для этого не рекомендуется применять наждачную шкурку?» — спрашивает Л. Колобов из Архангельска.

При размыкании контактов прерывателя возникают электрические разряды, вызывающие их эрозию и коррозию. Эрозия сопровождается переносом металла с одного контакта на другой, а коррозия — образованием на них токонепроводящих пленок. Оба фактора приводят к нарушению регулярности искрообразования, а значит, к перебоям в работе двигателя.

Чтобы контакты возможно дольше оставались чистыми, следует оберегать их от загрязнений, которые вследствие окисления превращаются в твердую изоляционную пленку.

Выравнивают и очищают поверхность контактов при помощи надфиля или специальных пластин, имеющих мелкую насечку. Наждачной шкуркой пользоваться не рекомендуется, потому что зерна абразива внедряются в поверхность контактов и, будучи изолятором, повышают омическое сопротивление в зоне их соединения.

ЕСЛИ ЗАМЕНИТЬ КАТУШКУ ЗАЖИГАНИЯ

«На моем ВАЗ—2101 вышла из строя катушка зажигания. Можно ли катушку Б117 заменить на Б115, которая предназначена для «Москвича—412» и «Волги» ГАЗ—21А и ГАЗ—24?» — спрашивает Ф. Поляк из Калининградской области.

Отвечают специалисты НИИавтоприборов.

Катушка зажигания Б115 отличается от Б117 тем, что имеет добавочное сопротивление к соответственно три клеммы на крышке. Клемма ВКБ служит для подачи питания от аккумулятора, ВК — для отключения добавочного сопротивления при пуске. Третья клемма (она не обозначена) присоединяется к прерывателю-распределителю.

Если обстоятельства вынуждают установить на «жигули» катушку Б115, то сначала целесообразно попробовать включить ее, не «закорачивая» добавочное сопротивление (клемма ВК не используется). В этом случае добавочное сопротивление может сильно нагреваться, но это обстоятельство не должно смущать.

Если же при таком подключении катушки двигатель будет пускаться с трудом, то соберите схему, которая обеспечит при пуске возможность замыкания клемм ВКБ и ВК («закорачивание» добавочного сопротивления). На «Москвиче» или «Волге» эти клеммы замыкаются вместе с включением стартера при повороте ключа зажигания. На «Жигулях» же придется установить дополнительную кнопку с нормально разомкнутыми контактами, соединенную с клеммами ВКБ и ВК. При включении стартера нужно нажать на кнопку. Клеммы замкнутся, добавочное сопротивление выключится из работы катушки, и по ее первичной обмотке пройдет больший, чем в первом случае, ток, который повысит напряжение во вторичной обмотке. В результате искра в свечах станет более сильной, что и повысит надежность пуска двигателя. Когда двигатель заработает, одновременно с выключением стартера отпустите и кнопку, так как длительная работа катушки с замкнутыми клеммами может вывести ее из строя. Поэтому заменять кнопку каким-либо иным выключателем недопустимо.

ЭСО ИЛИ ЯВА?

«Мне непонятно, что произошло с чехословацким мотоциклетным заводом ЭСО, — пишет новосибирец Г. Толстых. — Слышал, что чертежи на свои машины для спидвея он якобы передал заводу ЯВА, который теперь стал строить трековые мотоциклы. И хотелось бы знать, сколько мотоциклов он делает в год и какие новинки планирует освоить. Нам, горячим поклонникам спидвея и гонок по льду, это очень интересно».

С 1954 года небольшой завод в г. Дивишов (ЧССР) выпускал специальные мотоциклы классов 500 см³ для трековых гонок под маркой «ЭСО», что в переводе на русский означает «туз». В 1960 году он вошел в мотоциклетное объединение ЯВА, продолжая выпускать машины под той же маркой, причем в дополнение к трековым стал строить кроссовые мотоциклы с четырехтактными двигателями классов 250, 350 и 500 см³.

Когда продукция завода вышла на широкую мировую арену, то выяснилось, что наименование чехословацких мотоциклов и название одной из ведущих нефтяных монополий США — «ЭССО» звучат одинаково. Поэтому с 1966 года трековые мотоциклы дивишовского завода именуются ЯВА. Кстати, этот год примечателен тем, что впервые на машине ЯВА были выиграны титулы чемпиона мира: советским гонщиком Габдрахманом Кадыровым в гонках по льду и Барри Бриггсом — по спидвею.

В настоящее время завод все свое внимание сконцентрировал на трековых моделях, прекратив выпуск кроссовых. Это обстоятельство, а также проведенная недавно реконструкция предприятия позволили увеличить годовое производство с 200 (уровень 1960 года) до 1000 штук.

Коллектив конструкторов, возглавляемый инженером Я. Червинкой, разработал три трековых модели. Одна из них («890») предназначена для гонок по треку длиной до 600 м. Она оснащена короткоходным двигателем мощностью 50 л.с. и весит 84 кг. Другая машина (модель «891») служит для гонок по льду. У нее такой же двигатель, как у модели «890», но вес равен 105 кг. Наконец, последняя модель («892») делается для гонок по 1000-метровому треку (типа наших ипподромных гонок). Она оснащена двухступенчатой коробкой передач (как и модель «891»), подвеской заднего колеса и длинноходным двигателем мощностью 54 л. с.

Сейчас завод подготовил небольшую партию экспериментальных машин для спидвея с модернизированной рамой и головкой, имеющей четыре (а не два, как обычно) клапана на цилиндр. Этот более мощный вариант трековой ЯВЫ, если испытания подтвердят правильность расчета конструкторов, впоследствии намечено поставить на производство.

СЛЕДИТЕ ЗА ШЛАНГАМИ

В. Федоров из Омска, Д. Юрьев из Липецка, другие читатели просят рассказать, как следить за состоянием тормозных шлангов «жигулей».

«Инструкция по эксплуатации автомобилей ВАЗ» и сервисная книжка рекомендует проверять состояние тормозных шлангов, начиная с 30 тысяч километров пробега, а затем регулярно через каждые 10 тысяч. Но мы советуем не лениться и делать это не только в указанные сроки, в каждый раз, когда вы оказываетесь под своей машиной.

Проверка заключается во внешнем осмотре шлангов. Если на наружной резиновой оболочке появилась сетка трещин (чаще всего около наконечников), то детали немедленно надо менять на новые. Трещины появляются из-за естественного старения резины, а также при езде в морозную погоду — при очень низких температурах резина становится хрупкой. Поэтому зимой проверять состояние шлангов надо чаще и внимательнее, а во время особенно сильных холодов, может быть, есть смысл вообще отказаться от поездок. Кроме того, замена рекомендуется независимо от состояния наружной оболочки каждые пять лет или когда пробег достигнет 100 тысяч километров.

Ремонтировать шланги нельзя. Ни один из «домашних» способов восстановления их ни в коей мере не обеспечит стопроцентной надежности.

В настоящее время Волжский автозавод работает над повышением срока службы тормозных шлангов, в том числе при низких температурах.

КАКАЯ ГАРАНТИЯ?

В. Поломский из Ленинграда просит сообщить гарантийные нормы и номера ГОСТов на автомобильные шины, выпущенные до 1975 года.

Действие ГОСТ 4754—64 на шины для легковых автомобилей и ГОСТ 5513—64 на шины для грузовых автомобилей, автобусов, автоприцепов и троллейбусов прекращено с января 1975 года. Но шины, выпущенные по этим стандартам, еще находятся в эксплуатации, и предприятия-изготовители гарантируют их качество в течение трех лет с момента изготовления. При этом гарантийный пробег «легковых» шин размер 130—330 (5.20—13) — 24 тысячи километров, 165 R13—35 тысяч, остальных размеров — 33 тысячи километров; шин грузовиков и автоприцепов — 45 тысяч, а троллейбусов и городских автобусов — 60 тысяч километров (надо еще иметь в виду одно исключение: на шины 165R13 выпуска 1973—1974 гг. предприятия обязаны принимать рекламации в течение всего гарантийного пробега независимо от времени эксплуатации).

Если шины вышли из строя по производственным дефектам при пробеге до 10 тысяч километров, то они обмениваются изготовителем безвозмездно. Если же пробег шин превышает 10 тысяч, но меньше гарантийных норм, владельцу возвращается стоимость каждого километра недопробега шины до гарантийной нормы.

О действующих сейчас ГОСТах и установленных ими гарантиях на шины, о товарных знаках шинных предприятий, их адресах, порядке предъявления рекламаций было подробно рассказано в январском номере журнала за 1976 год.

В МИРЕ МОТОРОВ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРАД-АЛЛЕ

Что такое автомобильный салон? Представьте себе помещение, примерно такое же по площади, как московский Дворец спорта, — и в нем легковые автомобили. Несколько сотен. Машины на зеркальных поворотных кругах, на пьедесталах, окруженные бархатными шнурами, разрезанные вдоль словно гигантским ножом, уложенные на бок, укрепленные на изогнутых наклонных панелях, как на куске испытательного трека. Над каждым стендом — большой транспарант с названием марки: «Форд», «Лада», «Рено», «Тойота», «Феррари»… Люстры, вспышки блицев, бесконечная толпа посетителей отражаются, преломляются, скачут на сияющих лаком кузовах, хромированных колпаках колес и облицовках. Настоящий калейдоскоп!

Общее впечатление от такой выставки, будь она в Париже, Лондоне или Турине, — как от циркового парада-алле или от предновогоднего базара в универсальном магазине. Только игрушки тут посолиднее, и цены повыше. Приглядимся к «игрушкам», начав по порядку.

Парижский салон, как и две другие традиционные выставки, на этот раз представил сравнительно немного новинок. Причем это были главным образом модели, уже объявленные ранее, и появление их в салоне являлось лишь формальным дебютом. Это «Форд-фиеста» («За рулем», 1977, № 2) и «Рено-14» («За рулем», 1976, № 11), «Москвич—2140» («За рулем», 1976, № 1) и «Шкода-105» («За рулем», 1976, № 10), «Ровер-3500» («За рулем», 1977, № 2) и «Ситроен-ЛН». Последний, пожалуй, был героем дня. Во-первых, потому, что он представлял отечественное автомобилестроение. Во-вторых, потому, что этого первого ребенка от брака «Пежо» с «Ситроеном» (фирмы год назад объединились) ждали давно, а в-третьих, потому, что малый расход топлива (у «ЛН» он составляет 5,9—7,2 л/100 км) стал на выставке чуть ли не главным параметром в оценке достоинств новой модели.

Повышенный интерес французских автомобилистов к экономичным машинам объясняется просто — накануне открытия салона правительство объявило о новом повышении цен (с января 1977 года) на бензин. В такой обстановке шансы малогабаритных моделей с двигателями рабочим объемом до 1000 см³ («Рено-5», «Пежо-104», «Фольксваген-поло», ФИАТ-127, «Форд-фиеста») резко возросли.

О «Фиесте», которую международный концерн «Форд» станет выпускать в разных странах, говорят много. Считают, что именно эта модель завоюет титул «Автомобиля года». Полагают, что она потеснит на европейском рынке своих «одноклассников». Потребители отмечают малый расход топлива, низкий уровень шума. В то же время они указывают и на недостатки этого широко разрекламированного автомобиля: непрочные бамперы, недостаточную эффективность тормозов, малую пригодность для эксплуатации в холодное время года, скромную приемистость.

Специалисты по сбыту очень большое значение придают репутации модели. Если с первых месяцев она не завоевывает среди автомобилистов авторитет, то создать доверие к ней бывает уже нелегко. И наоборот. Поучителен пример советской «Лады—1500». Она была хорошо принята во Франции, а недавние испытания одной машины, проведенные журналом «Ль Отомобиль», — она прошла 100 тысяч километров — вызвали настоящую сенсацию и утвердили за «Ладой» репутацию исключительно долговечного и практичного автомобиля.

Вернемся, однако, к экспонатам выставки.

Американцы в Париже всегда наиболее широко демонстрируют свои модели на предстоящий год. Что характерно для заокеанских машин 1977 года? Прежде всего то, что инженеры назначили для них строгую диету. Девять больших, типично американских моделей «Дженерал Моторс» в нынешнем году стали короче в среднем на полметра и легче на полтонны. Кажется, «танки аини», как их зовут в Европе, постепенно сходят со сцены. Причина проста — федеральное законодательство установило в США каждой фирме для ее легковых моделей 1977 года средний показатель расхода топлива — 13,1 л/100 км. А что касается моделей 1985 года, работа над которыми сейчас начинается, то для них норма еще жестче — 8,4 л/100 км.

Вице-президент инженерной группы концерна «Форд» Р. Александер, комментируя эти цифры, указал, что, если средний расход топлива «фордов» 1977 года окажется не 13,1, а 13,2 л/100 км, то «концерну придется заплатить штраф в размере 5 долларов на каждый автомобиль».

Другая новость: «Дженерал Моторс» и «Крайслер Корпорейшн» внедрили на ряде своих моделей 1977 года электронную систему опережения зажигания (ЭСОЗ), которая, обеспечивая более полное сгорание топлива, сокращает его расход и уменьшает количество вредных выбросов.

Вообще электроника с каждым годом находит все более широкое применение на автомобилях. Названная система ЭСОЗ, появившаяся на «олдсмобилях» 1977 года, например, включает микропроцессор — это первый случай использования такого прибора на автомобиле. В 1978 году планируется начать внедрение электронной системы для регулирования скорости.

Не меньший интерес представляет панель приборов нового английского легкового автомобиля «Астон-мартин», дебют которого состоялся в **Лондоне**. Ее обслуживает небольшой компьютер. Приборов как таковых нет. Перед водителем — черное стекло, на котором дигитальные (цифровые) указатели высвечивают скорость, пробег машины, число оборотов, температуру масла и воды, давление масла, заряженность аккумулятора, а также среднюю скорость, средний расход топлива и длительность поездки относительно установленного водителем момента.

Та же модель обладает еще одной необычной особенностью — системой «тач контрол». Легкого прикосновения пальца (не нажатия!) к клавишам достаточно, чтобы привести в действие «дворники», звуковой сигнал, переключатель света фар, электрические стеклоподъемники, дверные замки.

Разумеется, эти устройства находят место лишь на очень дорогих роскошных машинах. Но идет время, совершенствуется технология, удешевляется производство, меняются, наконец, запросы потребителей. Ведь совсем недавно обогрев заднего стекла, красные сигнальные лампы в торцах дверей, регулировка наклона спинки сиденья, омыватели ветрового стекла, стеклоочистители фар встречались главным образом на автомобилях высшего класса. Сегодня видим их уже на целом ряде моделей среднего класса, а порой и на малолитражках.

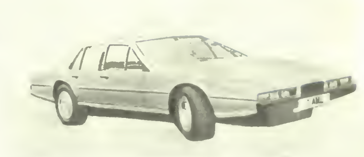
Некоторые машины популярного класса 1500—1600 см³ ныне располагают интересным оборудованием, которое обещает получить всеобщее признание. Вот трехдверная «Хонда-аккорд», которая была представлена как в Париже, так и в Лондоне. У нее затемненные стекла окон, запирающиеся изнутри машины крышка капота и третья дверь, световая сигнализация, предупреждающая о неисправности стоп-сигнала, о неплотно закрытой третьей двери, о подошедшем сроке перестановки шин и замены масла в двигателе, масляного фильтра. Может быть, со временем найдут применение обогреваемое наружное зеркало заднего вида («Порше», «Форд») и «система подсветки входа», которую можно видеть на отдельных моделях «Форда»: когда водитель или пассажир нажимают наружную дверную ручку, в салоне загорается свет



«Ситроен-ЛН»: оппозитный двухцилиндровый (602 см³ 32 л. с. при 5750 об/мин) двигатель от «Ситроена-диана», трансмиссия от «Ситроена-ЖС» с приводом на передние колеса и трехдверный кузов от «Пежо-104К» — вот из чего «приготовлена» новая модель. Длина этой типично городской машины — 3,38 м, масса в снаряженном состоянии — 706 кг, скорость — 120 км/час, время разгона с места до 100 км/час — 29,3 секунды.

В Лондоне поражал футуристический «Астон-мартин», который оказался по карману иранскому шаху да трем шейхам из богатых нефтью стран Аравийского полуострова.

Новый «Астон-мартин»: V-образный восьмицилиндровый (5340 см³, 300 л. с.) двигатель с двумя распределительными валами, алюминиевый блок цилиндров. Пятиместная машина длиной 5,28 м, весом 1700 кг разгоняется до 100 км/час за 7 секунд и развивает скорость до 230 км/час.







…смело появиться на рынке «Форду-фиесте», как итальянская кузовная фирма «Гиа» (теперь собственность «Форда») разработала на его базе двухместную спортивную модель «Коррида». Оригинальна конструкция дверей — они поднимаются и складываются как боковины капота у автомобилей тридцатых годов. Роль крышки багажника играет заднее стекло, не имеющее рамки, а ее петли крепятся непосредственно к стеклу. Золотисто-желтая «Коррида» является опытным образцом, изготовленным в одном экземпляре.



Среди ФИАТов наибольшим спросом сегодня пользуется модель «128». Ее модернизированный вариант можно узнать по новой облицовке радиатора и прямоугольным фарам. У него передние ведущие колеса, длина — 3,84 м, масса — 82… кг при четырехдверном кузове и 810 кг при двухдверном. Машина может быть оснащена 55-сильным (1116 см³) или 80-сильным (1290 см³) двигателем. При этом время разгона с места до 100 км/час составляет соответственно 17,5 и 15,1 секунды, а скорость — 140 и 145 км/час.



Для экспериментального такси «Волво» заботу о конструкции кузова и общей компоновке взял на себя итальянский кузовщик и дизайнер Микелотти. Он снабдил эту очень высокую (удобно входить и выходить) и сравнительно короткую (маневренность для такси — одно из главных качеств) машину сдвижными дверями, оснастил массивными бамперами и боковыми защитными полосами из эластичного материала. Интересно расположение решетки для забора свежего воздуха в салон — в самой высокой точке кузова, над лобовым стеклом.

и высвечивается гнездо под ключ в замке.

«Хонда аккорд» длиной 4,12 м (как наши «Жигули») с 80-сильным (1583 см³) мотором не могла, однако, затмить передовой по конструкции «Ровер-3500». Он по мнению руководства «Бритиш Лейланд», должен показать, и прежде всего заокеанским заказчикам, на что способна английская автомобильная промышленность. Правда, в этом году она не могла похвастать обилием новинок: кроме «Ровера» — спортивный «Бристоль 603» (между прочим, в 1946 году первая модель фирмы была копией БМВ 327), пятиступенчатая коробка передач для «Триумфа-ТР7» («За рулем», 1976, № 8) и новая облицовка для «Мини» — вот почти и все новинки лондонской выставки.

На этом фоне выделялся сверхдорогой автомобиль фирмы «Астон Мартин», который теперь называют британской соперницей «Феррари». Кузов клиновидной формы с алюминиевыми панелями разработал для него один из ведущих английских дизайнеров Уильям Таунс. Оснащенный ультрасовременной панелью приборов, о которой шла речь выше, богато отделанный, «Астон-мартин», имеющий такую же астрономическую цену, как «Феррари», для подавляющего большинства посетителей лондонского салона представлял чисто теоретический интерес.

На туринской выставке форменный карнавал устроили итальянские кузовные фирмы. Словно сговорившись, они показали множество опытных образцов, экстравагантных и недоступных для приобретения. Автомобилисты по достоинству оценили изделия «Пининфарины», «Бертоне», «Загато», «Гиа», но наиболее внимательно отнеслись к двум модернизированным малолитражкам ФИАТ-126 и ФИАТ-128. Последняя для наших автомобилистов интересна тем, что во внешнем виде сохранила многие черты, общие с моделью «124», близкой родственницей «жигулей».

Многие кузовные фирмы экспонировали в Турине «деривацьони» (вариации) на тему ФИАТ-126. Среди них был желтый с черными сиденьями джип «Кавалетта» («Лошадка») с колесной формулой 4×2. Он выглядел как игрушка. Другой маленький джип «Минимакси», тоже укомплектованный узлами ФИАТ-126, стоял на стенде фирмы «Моретти».

Кузовщик Микелотти после многолетнего сотрудничества с английской фирмой «Триумф» вновь начал «частную практику». Он показал двухдверное четырехместное купе «Коджиола» оранжевого цвета на шасси ФИАТ-126 и городское такси на базе агрегатов «Волво».

Надо сказать, что на этот раз в Турине наметился известный крен в сторону такси. Наряду с Микелотти опытный образец такой машины подготовил и Джуджаро, чье имя ассоциируется с кузовной фирмой «Итал Дизайн». Его машина вагонного типа, четырехместная, четырехдверная, с массивным бампером, приводом на передние колеса и двигателем «Альфа-ромео» (два распределительных вала, 1300 см³).

ФИАТ выставил новый семиместный микроавтобус «Пульмино», тоже подходящий для службы такси. В отличие от конструкций Микелотти и Джуджаро это серийный образец с 900-кубовым мотором.

Кузовная фирма «Пининфарина» демонстрировала «Пежетту» — машину на базе узлов малолитражки «Пежо-104-ЗС». Интересна конструкция ее кузова. Из двухместного закрытого (купе) он легко благодаря быстросъемной металлической крыше превращается в открытый (родстер). Среди других особенностей машины: диагональная взаимозаменяемость крыльев (переднее левое с задним правым) и приборы, установленные перед водителем в самостоятельных прямоугольных корпусах — как четыре портативных телевизора.

В кузовах для спортивных машин и на этот раз в Турине не было недостатка. Золотисто-желтое купе «Коррида» фирмы «Гиа» удивило многих необычным дизайном. «Фруа» выступила с кузовом типа «купе-фастбек» на базе БМВ-633, а «Загато» облекла «Лянчу-стратос» в непривычной формы кузов «Зета-80», который осторожно назвала моделью 1980 года. Конечно, в Турине была представлена и «тяжелая артиллерия»: например, «Мазерати-медичи» работы «Итал Дизайн», кремовый кузов «Бертоне» под названием «Рейнбоу» («Радуга») на базе 250-сильного «Феррари-дино-308ГТ».

Париж, Лондон и Турин погасили огни своих автомобильных салонов. Некоторые их экспонаты уже выпускаются массовым тиражом, другие так и остались прототипами. А что нового ждет автомобилистов завтра? Ответ на этот вопрос, может быть, дадут очередные выставки в начале года — амстердамская и женевская.

Л. ШУГУРОВ, инженер

В НОМЕРЕ:

На 1-й странице обложки: новая продукция опытного механического завода дорожных знаков Минавтодора РСФСР; старший инспектор ГАИ Москвы Е. Федорова за пультом центральной автоматической станции управления светофорами — фото В. Князева.

На 2—3-й страницах вкладки: карта-схема Москвы с нумерацией городских магистралей.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака. Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.

Сдано в произв. 3.1.1977 г. Подписано в печать 27.1.1977 г. Тираж 2 550 000

Рукописи не возвращаются.

Бум. 60×90⅛ 2,75 бум л. = 5,5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 21 Г-83550

Набрано в 3-й типографии Военииздата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск.

Издательство ДОСААФ. Москва



Любовь на всю жизнь

Тем, кто давно интересуется советским автомотоспортом, эти фотографии покажутся знакомыми. В разное время их публиковали газеты и журналы. Вспомнится, вероятно, и фамилия их автора — В. Довгялло. В этом нет ничего удивительного: почти четыре десятилетия наш автомотоспорт был представлен в периодической печати многими фотографиями Владимира Александровича.

Недавно старейшине цеха спортивных фоторепортеров исполнилось 80 лет. Мы имели возможность от имени наших читателей поздравить его с юбилеем, потому что свой день рождения Владимир Александрович провел у нас в редакции. Были воспоминания и, конечно, фотографии — сотни снимков, многие из которых уникальные. Кадры, иллюстрирующие деятельность Авиахима, Осоавиахима, ДОСААФ СССР. Их автора по праву можно назвать летописцем оборонного Общества, ему он посвятил полвека своей творческой работы.

У каждого корреспондента есть любимая тема. Для Владимира Александровича — это автомотоспорт. Не было, пожалуй, заметного события в жизни советских автомобилистов и мотоциклистов, в котором не принимал бы участия В. Довгялло, которое не запечатлел бы мастерски на пленке. Вот первые в нашей стране автопробеги, чемпионаты СССР по мотокроссу, кольцевым автогонкам, рекордные заезды... Эти снимки обошли, наверное, многие московские газеты и журналы, помещали их и зарубежные издания. Но чаще всего Владимир Александрович публиковался в «За рулем». Откройте номера журнала сорокалетней давности — и увидите фотографии В. Довгялло. С тех пор и до сегодняшнего дня он активно сотрудничает с нашей редакцией, нас связывает искренняя дружба.

Готовя этот вернисаж юбиляра, мы были в затруднении — каким снимкам отдать предпочтение? Решили выбрать те, что связаны с любимой темой Владимира Александровича — автомотоспортом. Молодым читателям они расскажут о первых чемпионатах, ну а людям в летах — о событиях, свидетелями которых они были сами.















Старт мотокросса в Измайловском парке столицы. 1947 год.

А. Бурмистров во время тренировки на набережной Москвы-реки перед очередным мотокроссом. 1943 год.

Вот такие водные преграды приходилось преодолевать участникам довоенных кроссов. 1939 год.

В. Силантьев со своим гоночным автомобилем «Салют—М» сфотографирован на Минском шоссе перед заездом, в котором был установлен всесоюзный рекорд — 1 км с места пройден за 37,65 сек., что соответствует средней скорости 95,617 км час. 1949 год.

Большую роль в становлении нашего мотоспорта сыграл Герой Советского Союза В. П. Чкалов. Этот снимок сделан в Киеве, где Валерий Павлович был главным судьей чемпионата СССР. 1938 год.

Первенство Москвы по автокроссу. 1959 год.

Цена 80 коп. Индекс 70371

5. «ПРОМБРОНЬ—С»

Эвакуированный в 1915 году из Риги под Москву автомобильный отдел Русско-Балтийского вагонного завода стал ядром, вокруг которого вырос в Филях новый завод. Его достроили уже после Октябрьской революции, и он приступил к ремонту автобронетанковой техники. Отсюда и название: Первый броне-танко-авторемонтный завод — 1-й БТАЗ. Вместе со 2-м БТАЗ он входил в объединение «Промбронь», которое в 1921 году развернуло подготовку к выпуску первых в Советской республике легковых автомобилей по типу «Руссо-Балта» модели «С». Пробную партию из пяти автомобилей 1-й БТАЗ изготовил в конце 1922 года, причем экземпляр № 1, любовно отделанный, был подарен 8 октября 1922 года председателю ВЦИК РСФСР М. И. Калинину («За рулем», 1973, № 11).

Изготовив пять машин, 1-й БТАЗ передал в начале 1923 года производство советских «руссо-балтов» на 2-й БТАЗ.

Год постройки — 1922, число мест — 6; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 4501 см, мощность — 45—50 л. с. при 1800 об/мин; число передач — 4; длина — 4690 мм; ширина — 1630 мм, база — 3200 мм; масса в снаряженном состоянии — 1820 кг; скорость — 75 км/час.



К шестидесятилетию Октября

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

6. АМО—Ф15

Завод Автомобильного московского общества (АМО) начали строить в 1916 году, но по-настоящему предприятие заработало после победы Октября. На национализированном АМО ремонтировали грузовики, делали моторы для первых советских танков, выпускали запасные части.

В 1924 году коллектив приступил к изготовлению грузовиков АМО—Ф15 («За рулем», 1974, № 11). Первые десять машин вышли в колонне АМО на праздничную демонстрацию 7 ноября 1924 года.

В последующие годы завод наладил регулярный выпуск продукции. Нынешний ЗИЛ (московский автозавод имени Лихачева), основа которого была заложена реконструкцией 1931 года, — крупнейшее предприятие автомобильной промышленности.

Год постройки — 1924; грузоподъемность — 1500 кг; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 4396 см, мощность — 35 л. с. при 1400 об/мин; число передач — 4; длина — 5050 мм; ширина — 1760 мм; база — 3070 мм; масса в снаряженном состоянии — 1920 кг; скорость — 5[illegible] км/час.



Рисунки А. Захарова